HEFT 18 / BERLIN, 2. September 1941

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Dem Endsieg entgegen!

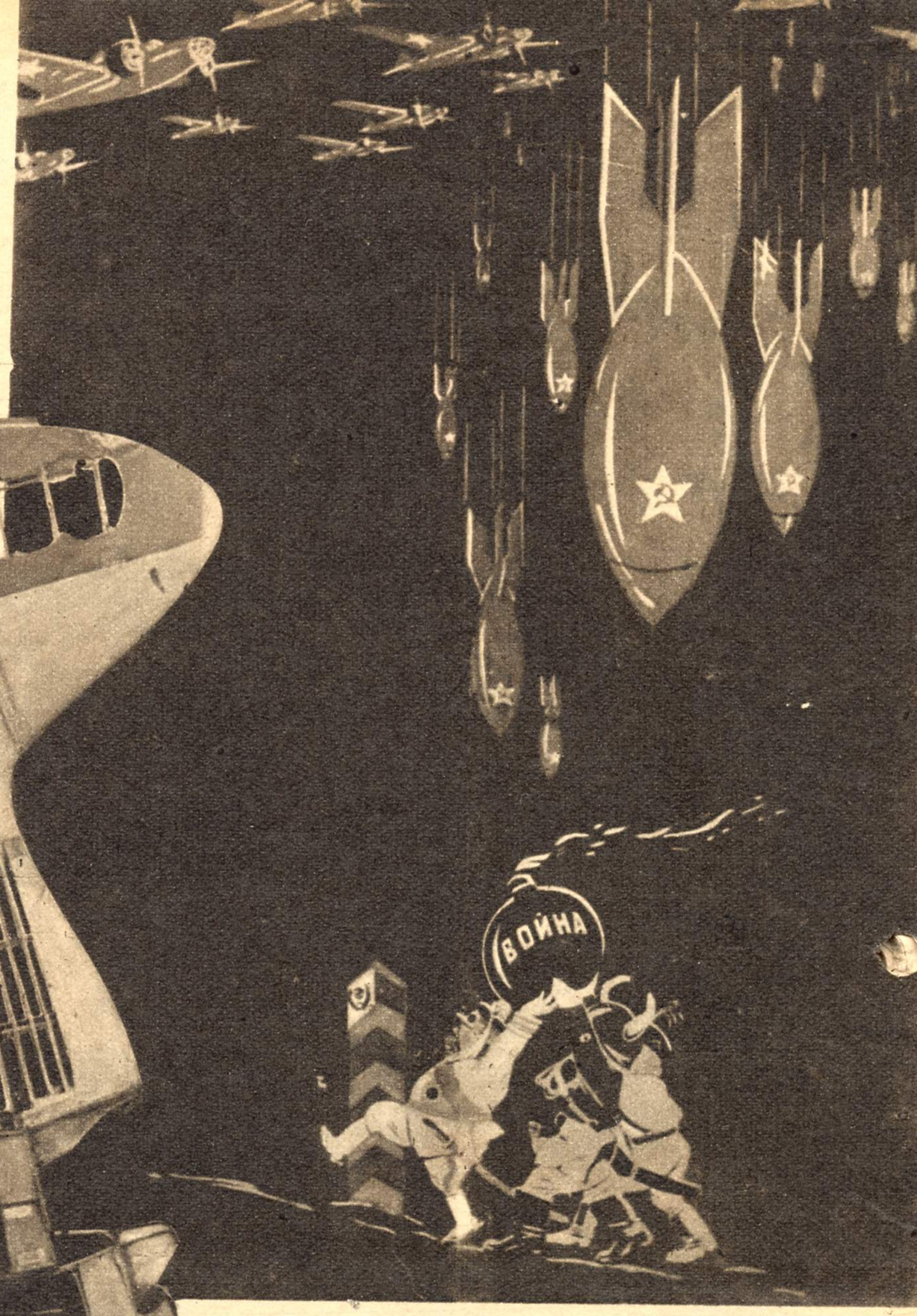
Unter den vernichtenden Schlägen der deutschen Wehrmacht bricht ein Widerstandszentrum der Sowjets nach dem andern zusammen. Unbeirrbare Siegeszuversicht strahlt aus den Augen dieses Mannes vom Bodenpersonal unserer Luftwaffe. Auch diese Bombe wird ihren Teil zur endgültigen Niederzwingung des Gegners beitragen

Aufn. PK Schödl (Scherl.)

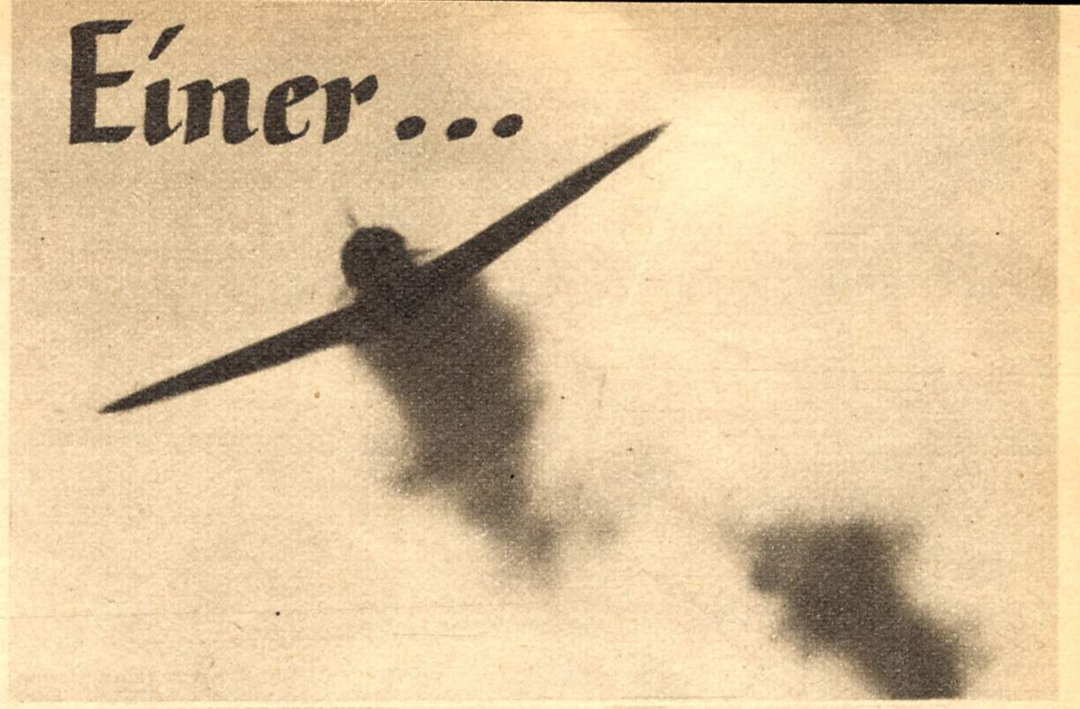
Geschlagen!

Die Zertrümmerung der sowjetischen Luftmacht

Aufnahmen: PK Feickert, PK Horster (Scherl); PK Baas (2), PK Röder (Atlantik); PK Rehor, PK Tannenberg (Weltbild); PK Karnath (OLF); PK Deutsche Wochenschau Holzapfel (4)

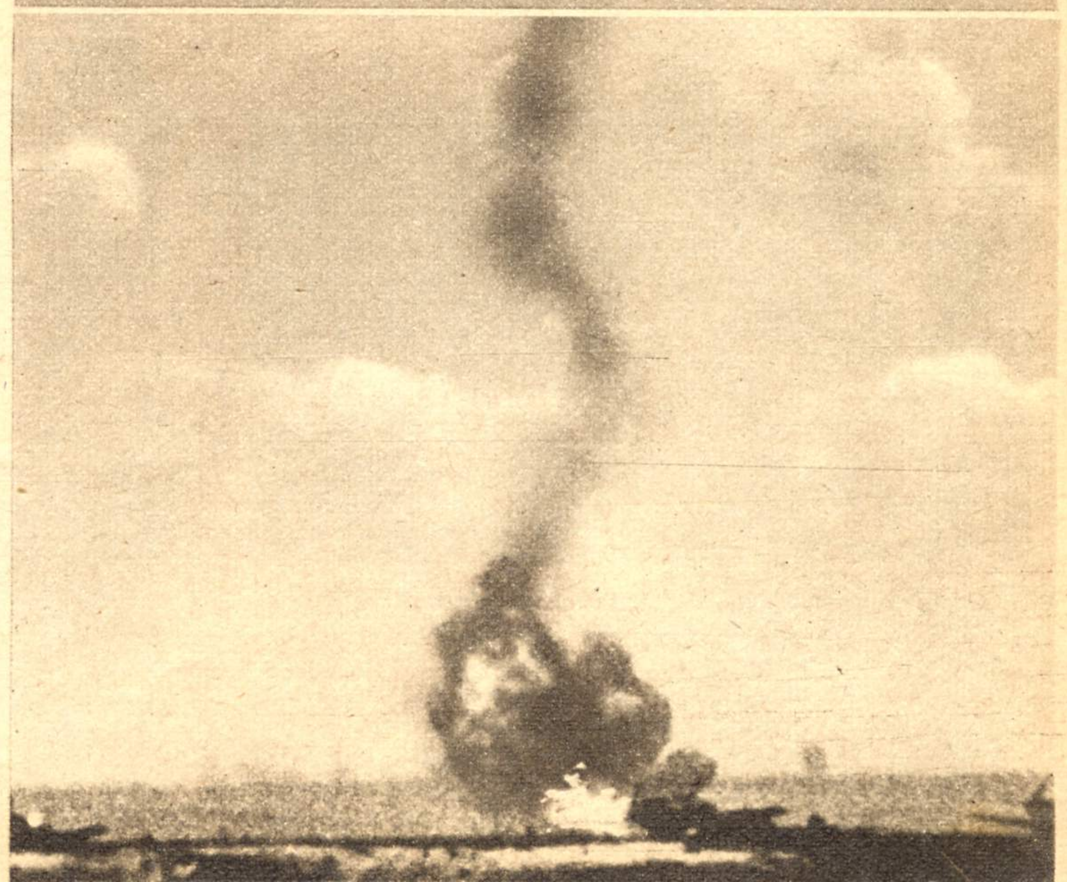


Einer...

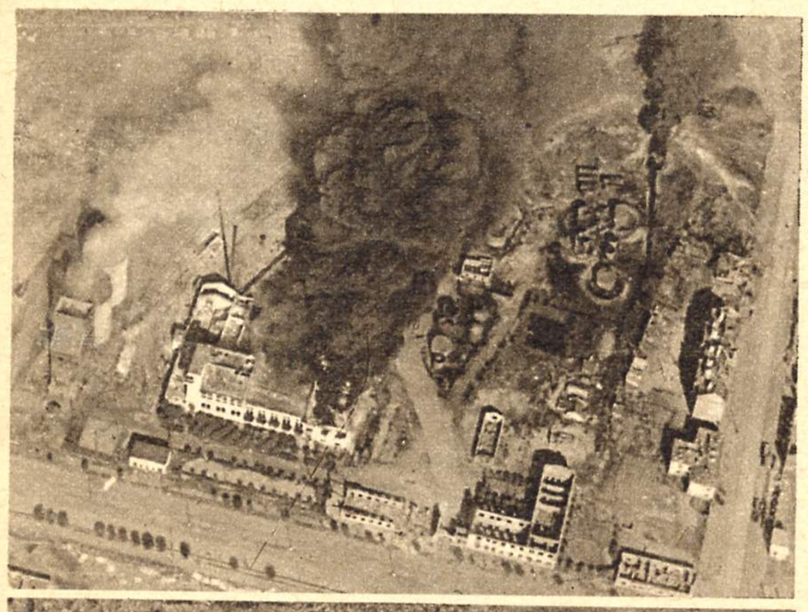


nach dem andern

Die sowjetische Luftwaffe, auf die der Gegner seine ganze Hoffnung gesetzt hatte, ist zerschlagen. Weit über 10 000 Flugzeuge sind im Verlauf weniger Wochen vernichtet worden. In der Luft und am Boden vollzieht sich jetzt die restliche Zertrümmerung. Unantastbar ist die deutsche Luftherrschaft über dem sowjetischen Raum. Weit in Feindesland hinein stoßen unsere Kampfflugzeuge, Jäger und Aufklärer vor, und wo sich der Feind am Himmel zeigt, wird er angegriffen und vernichtet. Brennenden Fackeln gleich stürzt er in die Tiefe, wie es rechts auf den Bildern von der Kamera des PK-Mannes packend festgehalten ist. Auch die Flugplätze des Gegners trifft Tod und Verderben. Ganz anders hatten sich die sowjetischen Machthaber den Verlauf des Krieges gedacht. Ein aufgefundenes Plakat, das links oben abgebildet ist, enthüllt ihre Erwartungen und Absichten. Tausende von Flugzeugen sollten Bomben über Bomben auf Deutschland niederregnen lassen; aber gerade umgekehrt ist es gekommen. Über dem feindlichen Gebiet halten die deutschen Adler die Wacht. Die Trümmer unzähliger sowjetischer Flugzeuge bedecken den Boden, und ihre Besatzungen sind tot, gefangen oder kampfunfähig. Ruhig, einsatzfreudig und siegesgewiß fliegen dagegen die deutschen Verbände von Erfolg zu Erfolg. Mit ihrer tatkräftigen Unterstützung ringen die deutschen Heere in den verschiedenen Kampfräumen den Gegner in harten und erbitterten Kämpfen zu Boden



Das zerstörte Witebsk. Außerordentlich erbittert wurde um diesen wichtigen Verkehrsknotenpunkt gekämpft, aber alle Versuche der Sowjets, hier länger Widerstand zu leisten, scheiterten an der Angriffswucht der deutschen Truppen, die von der Luftwaffe tatkräftig unterstützt wurden. Die große Stadt an der Düna bietet heute, wie das Luftbild links zeigt, eine einzige Stätte der Zerstörung

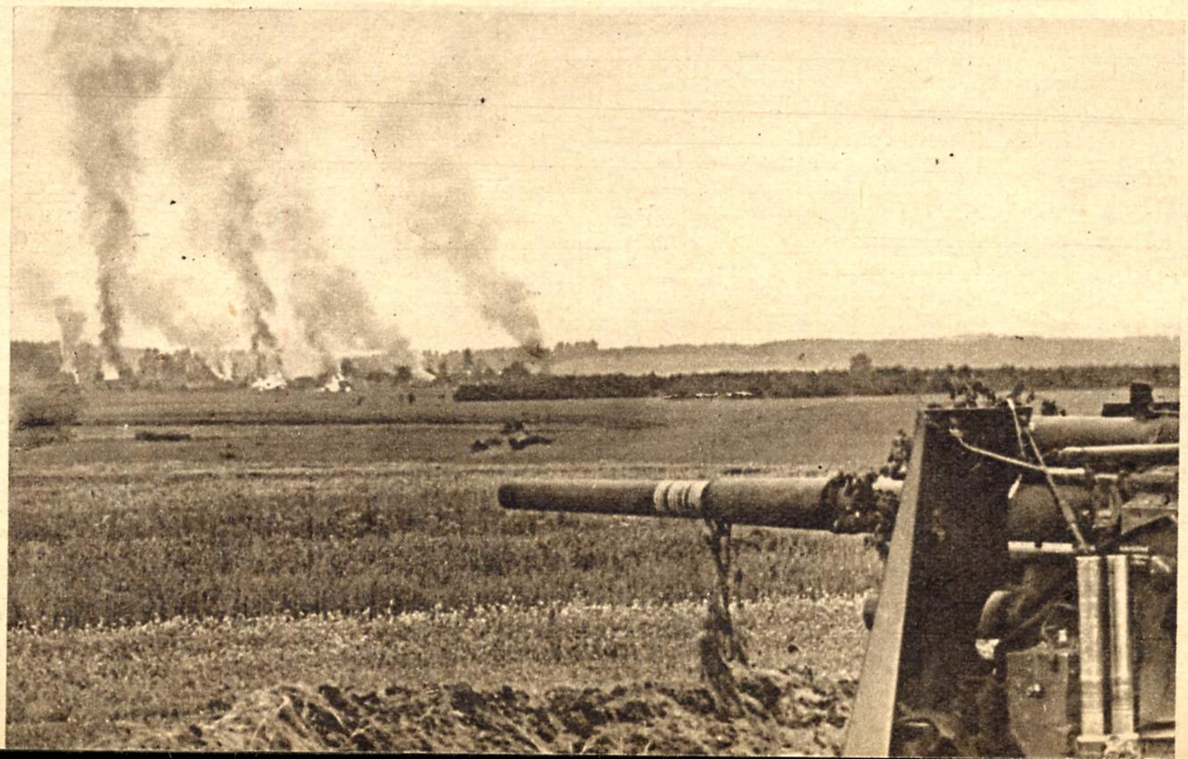


Rechts: Die Bomben fallen. Sie sind einer wichtigen Verkehrsstraße zugedacht, die der Feind auf seinem fluchtartigen Rückzug benutzt. — Sowjetische Gefangenentypen, von dem Frontzeichner Kruse im „Vorbeigehen" skizziert

Skizzen Kruse

Zeichnung Maenner

Überall greift die Flakartillerie erfolgreich in den Erdkampf ein. Hier wurde soeben ein Dorf niedergekämpft, in dem sich versprengte Sowjets festgesetzt hatten. — Rechts: Eine Straße im verwüsteten Smolensk. Neutrale Berichterstatter schrieben, die bedeutende Stadt sei einfach nicht mehr vorhanden, so schwer habe sie der Krieg getroffen. Vier Wochen lang verheimlichte die Sowjetführung den Fall dieses wichtigen Eisenbahnknotenpunktes und Industriezentrums



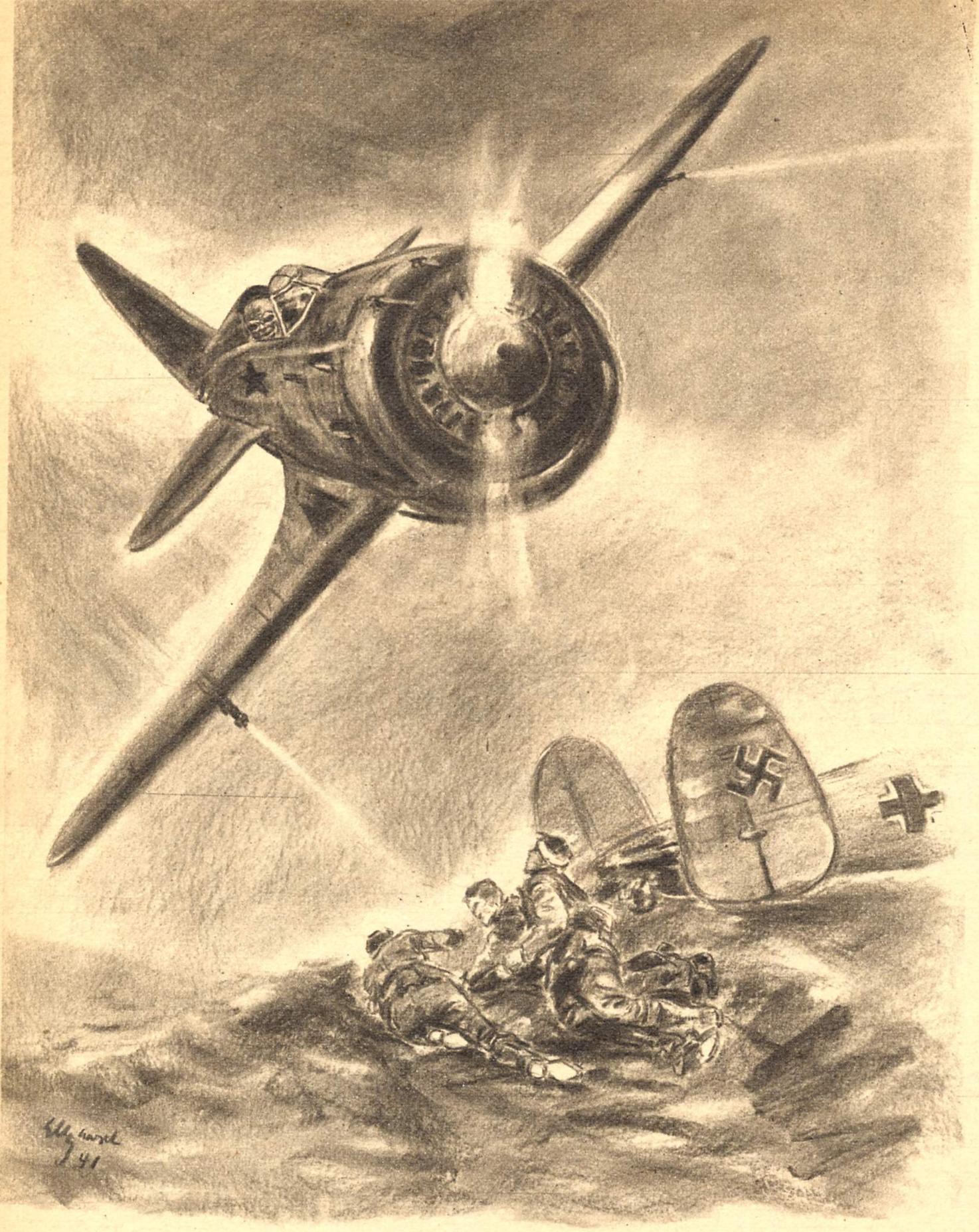
Von oben nach unten: Ein Teilbild von dem brennenden Witebsk, von einem Aufklärer aufgenommen. Zum größten Teil wurde die Stadt von den abziehenden Sowjets selbst dem Erdboden gleichgemacht. — Mitte: Durch den Luftdruck einer Stukabombe wurde dieser feindliche Troßwagen von der Straße weggeschleudert und auf das schlammige Ufer eines nahen Sees geworfen, wo er steckenblieb. — Darunter: Und so weiß die Luftwaffe sowjetische Bahnanlagen zu treffen. Der feindliche Nachschub wird dadurch empfindlich gestört

Leutnant Baer, Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz, zählt mit seinen 60 Abschüssen zu den erfolgreichsten deutschen Jagdfliegern

Die vormarschierenden Einheiten müssen ihren Lagerplatz nach allen Seiten hin sichern, da versprengte Sowjets öfter einen Überfall versuchen. Nach kurzem Gefecht in einem angrenzenden Wald bringen hier Soldaten eines vorgeschobenen Feldflugplatzes einige Gefangene ein

BOMBEN auf den KREML

...n. SS PK Altstadt, PK Baier, PK Dreesen, PK Hermann, PK Jütte, PK Kintscher, PK Schödl (sämtl. Scherl); PK Dreesen (Atlantic); PK Schalber, PK Seuffert (Weltbild)



Flucht DURCH DIE Stalin-linie

Eine deutsche Flugzeugbesatzung zwischen Tod und Leben

Zeichnungen PK Ellgaard

Die Besatzung einer Do 215 muß hinter der Stalinlinie notlanden. Der Heckschütze ist nach heftigem Luftkampf mit Sowjetjägern getötet worden, von der übrigen Besatzung hat der Flugzeugführer durch den heftigen Aufprall eine Kopfverletzung davongetragen. Eben haben sich der Oberleutnant und seine beiden Feldwebel aus der Maschine gerettet, als zwei Ratas und ein Martin-Bomber in mehreren Anflügen die Deutschen mit ihren MGs beharken. Es ist höchste Zeit zur Flucht, denn in der Ferne taucht bereits eine Horde bewaffneter Zivilisten auf

Zu den beiden Bildern unten: In wilder Jagd geht es über freies Feld und durch Dickicht, in strömendem Regen, bis die Nacht hereinbricht. Stundenlang marschieren die Flieger durch einen Wald. Jetzt müssen sie sich in der Nähe der Stalinlinie befinden. Vorsichtig schleichen sie, hinter jedem Baum Deckung suchend, weiter. Wenige Schritte von einem sowjetischen Posten kriechen sie, den Revolver in der Faust, mit angehaltenem Atem weiter. Die erste Gefahr ist überstanden . . .

Aber noch sind die Deutschen nicht in Sicherheit. Wieder vergeht ein Tag. In einem Gehöft, das verlassen zu sein scheint, finden sie Unterkunft. Aber bald stellen sie fest, daß das Haus umstellt ist. Eine Horde von Heckenschützen will sich auf sie stürzen, und nur mit Mühe und Not gelingt es ihnen, den Ring zu durchbrechen. Sie rasen hinaus auf das freie Feld, von den Schüssen der Bande verfolgt

Immer noch ist ihre Qual nicht zu Ende. Viele Stunden aufreibenden Marschierens stehen ihnen bevor. Endlich haben sie die deutschen Linien erreicht. Eine weit vorgeschobene Panzerabwehrkompanie hält die Flieger anfänglich für sowjetische Überläufer. Wie groß ist die Freude, als man erkennt, daß hier deutsche Flieger nach abenteuerlicher Flucht wieder zurückgefunden haben zu ihren

Wolf Schmalfuss:

Entscheidung

Die Achillesferse des

So paradox es erscheinen mag: seit dem 3. September 1939 stehen eigentlich auch alle festländischen Kriegsereignisse unter der Devise: „Schlacht im Atlantik". Von Polen über Norwegen, Holland, Belgien, Frankreich, Jugoslawien, Griechenland und Kreta bis zur Sowjet-Union — als unmittelbare bzw. mittelbare Anrainer des Atlantischen Ozeans und seiner Nebenmeere waren sie mehr oder minder Diener des angelsächsischen Atlantik-Monopols — führen die wichtigen Etappen dieses gigantischen Ringens, das seine letzte Entscheidung im Atlantischen Ozean finden wird. Hier liegt die „Achilles-Ferse" des britischen Riesen! Die weltweite Bedeutung des atlantischen Schicksalsraumes ergibt sich aus folgenden nüchternen Tatsachen: Europa, Afrika, Amerika und das südpolare Festland werden von den Wassern des Atlantischen Ozeans umspült. Von der gesamten Erdoberfläche (510 Millionen qkm) nimmt der Atlantik schon 106,433 Mill. qkm ein. Er ist damit nach dem Pazifik das zweitgrößte Weltmeer. Es dürfte aber noch viel zu wenig in das Bewußtsein des Kontinentaleuropäers eingedrungen sein, daß im europäischen Bereich die Nordsee, Ostsee und das Mittelmeer, im amerikanischen Bereich die Hudson-Bai, der St. Lorenzgolf, die westindischen Gewässer einschließlich Karibisches Meer und der Golf von Mexiko sowie im Norden und Süden der Weltkugel die Polarmeere und das europäische Nordmeer zum Atlantik gehören. Der „offene" Atlantik hat nur einen Flächeninhalt von 82,442 Millionen qkm. Das atlantische Wasser strömt sogar, streng geographisch gesehen, über das nördliche Polarbecken hinweg bis zur Beringstraße hinauf. Noch imposanter als diese Größenmaßstäbe ist die wirtschaftliche Bedeutung des Atlantik: Von den 31 Riesenhäfen der Erde mit mehr als zehn Millionen NRT Güterumschlag liegen 24, von den 106 Großhäfen mit über drei Millionen NRT Güterumschlag liegen 74 an den Küsten des Atlantischen Ozeans. Etwa %, der Welthandelsflotte ist in atlantischen Häfen beheimatet. So ist es kein Wunder, daß bis zu 77% des Weltseeverkehrs in Friedenszeiten über den Atlantik führt.

Ein Blick auf die Weltkarte oder den Globus zeigt uns folgendes: Der Südatlantik liegt weit mehr nach Osten als der Nordatlantik. „Na, und . . .?" wird mancher Leser einwenden. Ja, schauen Sie nur richtig hin, dann werden Sie die Bedeutung dieses Hinweises besser verstehen: Das nach Osten vorliegende Südamerika ist dadurch Europa viel näher gerückt als das weit nach Westen vorstoßende Nordamerika! Der europafeindliche Roosevelt mag daher seine Politik des nackten Dollarimperialismus noch so sehr mit den Schlagworten von der panamerikanischen Solidarität oder Sicherung der Monroe-Doktrin für die sogenannte westliche Hemisphäre tarnen bzw. durch Greuellügen oder Dokumentenfälschungen über angebliche ibero-ameri-

kanische Eroberungspläne der „damned Nazis" vorwärtstreiben wollen, die geopolitischen Tatsachen werden sich letzten Endes doch als stärker erweisen. Auch der sich allmächtig dünkende USA-Präsident und seine Wallstreet-Hyänen können nicht, wenn sie auch noch so viel List, Tücke und goldene Kugeln aufwenden, die natürlichen Tatbestände vergewaltigen: Die verkehrsmäßigen Beziehungen Ibero-Amerikas mit Europa sind eben besser als mit Nordamerika, und das wird auch in der Zukunft für das wirtschaftliche Denken und Handeln dieser Länder ausschlaggebend sein!

Im Gegensatz zum Pazifik lassen sich überhaupt die Entfernungen des Atlantik relativ leicht überbrücken. Zwischen Freetown (Westafrika) und Kap San Roque (Brasilien) liegt mit 1530 Seemeilen (2840 km) die kürzeste Wasserbrücke, während das Kap der Guten Hoffnung (Südspitze Afrikas) vom Kap Horn (Südspitze des amerikanischen Kontinents) schon 6700 km entfernt liegt. Von Spanien bis New York wächst die Entfernung durch das westliche Zurückweichen Nordamerikas bereits auf 3000 Seemeilen oder 5500 km. Zwischen Irland und Neufundland sind es dann wieder nur 1823 Seemeilen (3375 km). Die auffallend lange und schlanke sowie betont taillierte Gestalt des Atlantik hat nicht nur allein zur Folge, daß die verschiedenen Klimata aller Breitenzonen der Erde sich auf dem gesamtatlantischen Raum auswirken, sondern dies bedingt auch die zunächst seltsam anmutende Tatsache, daß der Nordatlantik im ganzen gesehen wärmer als der Südatlantik ist. Im Norden hemmen nämlich Labrador und Grönland das volle Einströmen der polaren Kaltwassermassen durch die Davis- und Dänemarkstraße. Geo-

im Atlantik

britischen Empire

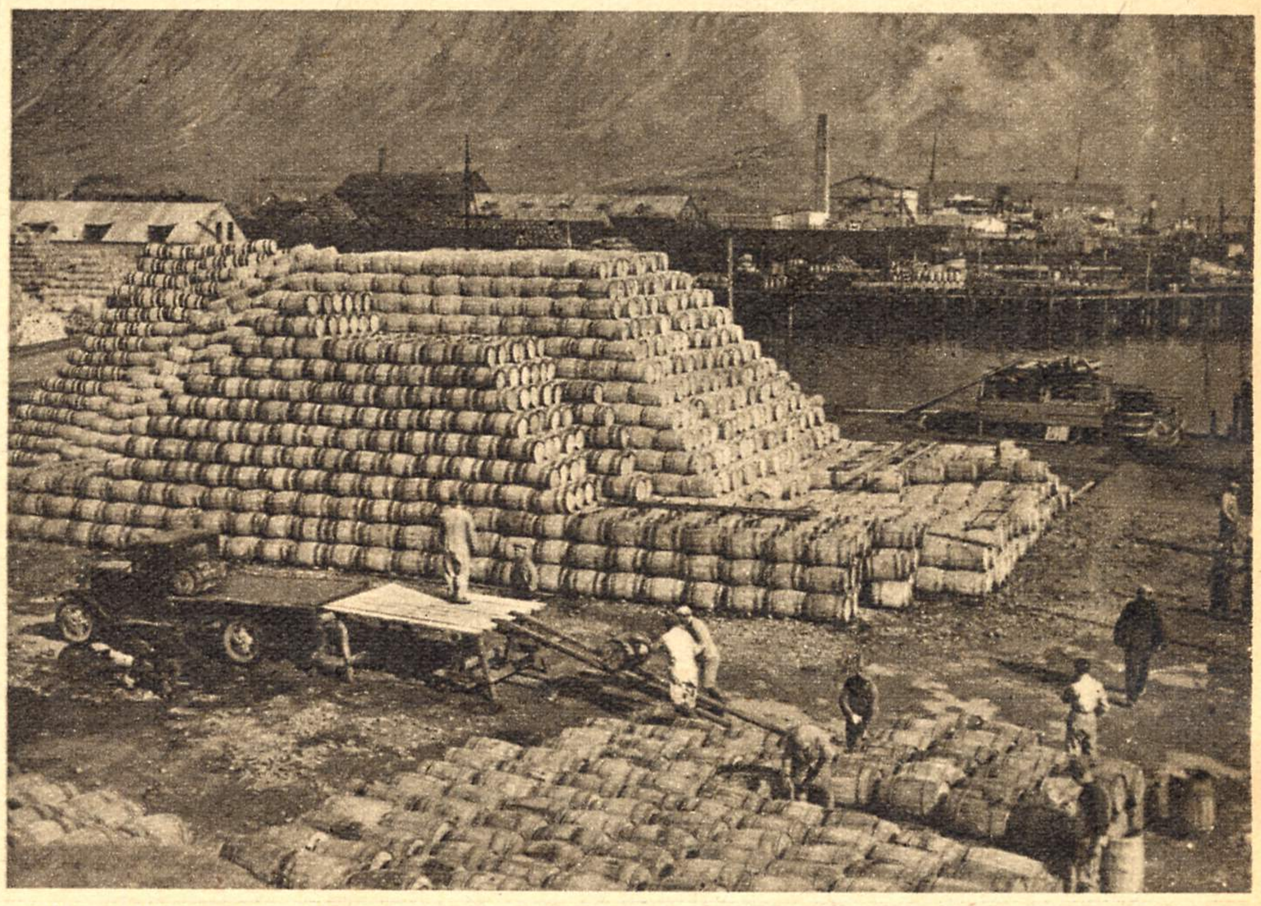
Ein Fischerdorf inmitten der Schneewüsten und Fjordgletscher Grönlands. Roosevelt hat die militärische Besetzung dieser dänischen Kolonie wider alles Recht verfügt und damit seine aggressive Haltung gegen Europa aufs neue bekundet

physikalisch ist daher der nordatlantische gegenüber dem südatlantischen Teil außerordentlich begünstigt, daher entwickelte sich im Nordatlantik der „Highway of the Ocean" für den transatlantischen Güterverkehr.

Und diesen „Hochweg" der Weltvölker beherrschte bis zum Ausbruch dieses Krieges diejenige Nation, die ihn leichtfertig entfesselte: England. Gestützt auf seine Insellage und seine mächtige Flotte kontrollierte es vornehmlich die europäischen Gewässer bzw. den östlichen Atlantik, so daß die Schlüssel zur überseeischen Versorgung Europas in London lagen. Gewitzigt durch die bitteren Weltkriegserfahrungen und zwangsläufig veranlaßt durch den handelspolitischen Boykott in den letzten Friedensjahren hat das neue Deutschland die einst gefährliche Blockadewaffe Englands durch weitgehende Selbstversorgung und interkontinentale Verlagerung der Einfuhren von vornherein ausgeschaltet. Ebenso verfuhr der italienische Achsenpartner. England dagegen ist nach der durch die siegreichen deutschen Waffen erkämpften absoluten Kontinentalsperre gezwungen, selbst bei äußerster Sparsamkeit noch bis zu 60% seines Lebensmittel- und Rohstoffbedarfes sowie die riesigen Kriegsmateriallieferungen aus dem Empire und den USA über die weitausgedehnten Seestraßen des Atlantik heranzuschaffen. Das Meer, das sich im Frieden als Freund der Völker erweist, wird in Kriegszeiten leicht zum Feind, und das um so mehr für eine Nation, die ihre Kräfte aus der ozeanischen Machtstellung herleitet.

So erfolgreich sich auch für England in der tödlichen Krise des Weltkrieges das Geleitzugsystem erwiesen hatte, so wenig nutzt dieses Verfahren, das eine wachsende Zahl von Kreuzern, Zerstörern, Korvetten- und Hilfskriegsschiffen der britischen Flottenmacht absorbiert und dem Risiko der Vernichtung aussetzt, gegenüber der im Gegensatz zu 1914/18 diesmal von Kriegsbeginn an offensiv operierenden deutschen Seekriegsführung, zumal der Besitz der europäischen Atlantikküste ihr dies ungemein erleichtert. Die sich ständig vergrößernde Meute von deutschen U-Booten fährt wie die hungrigen Wölfe in die Rudel der britischen Geleitzüge, unterstützt durch das Vernichtungswerk der deutschen Überwasserstreitkräfte. Die stolzen Adler unserer jungen, ruhmbedeckten Luftwaffe reißen nicht nur tödliche Wunden in den Körper John Bulls, sie stoßen ebenso verheerend auf die britischen Handels- und Kriegsschiffe herab. Eine der epochalen Lehren dieses Krieges ist, daß eine überlegene Luftwaffe die maritime Überlegenheit des Gegners unwirksam machen, ja, in begrenzten Seeräumen völlig ausschalten kann! Die Reichweite — also die Hälfte der gesamten Flugstrecke — der modernsten deutschen Fernkampfflugzeuge und bewaffneten Fernaufklärer erstreckt sich zum Beispiel von Berlin bis über den nördlichen Polarkreis oder bis weit nach Nordafrika hinein oder nach dem Nahen Osten. Diese „fliegenden Haie" können also weit in den offenen Atlantik vorstoßen, wobei die Fernaufklärer auch ein weitreichendes Auge für unsere U-Bootwaffe sind.

Der Kriegsverbrecher Churchill kann es daher anstellen, wie er will: auch die „Schlacht im Atlantik" — hier im engeren Sinne des angelsächsischen Schlagwortes gemeint — wird England so oder so verlieren. Die USA werden dieses wohlverdiente Schicksal nicht noch einmal wenden können. Wenn das englische Volk wirklich den einst so fälschlich gerühmten „common sense" besäße, so müßte es Franklin D. Roosevelt bald mehr fürchten als Adolf Hitler. Der angebliche Freund in Washington entpuppt sich immer mehr als raffiniert maskierter Erbschleicher, während sich die Engländer den einst aufrichtigen Bewunderer der britischen Weltmacht systematisch zum Feinde gemacht haben, obwohl Adolf Hitler, der sich immer mehr als der größte Staatsmann und Feldherr unseres Jahrhunderts erweist,



Blick auf den Hafen Siglufjördur auf Island, im Vordergrund versandfertige Heringsfässer. Die Insel ist unter Protest der Bewohner von den Engländern gewaltsam besetzt worden. Auch Roosevelt hat bekanntlich amerikanische Truppen nach Island entsandt. Dieser Akt stellt eine brutale Vergewaltigung des kleinen Staates Dänemark dar

nichts weiter forderte als restlose Wiedergutmachung des schmählichen Unrechts von Versailles und Anerkennung Deutschlands als europäische Macht. Der Fortbestand des Empire wäre durch die Erfüllung dieser moralisch sowie geopolitisch bedingten deutschen Forderungen unbedingt gesichert gewesen. Statt dessen ließ London es wieder einmal auf die Machtprobe ankommen und lieferte sich dann, als England einen Keulenschlag nach dem anderen einstecken mußte, dem machthungrigen Washington aus. Für Präsident Roosevelt war damit die beste und gegenüber seinem eigenen Volk unverdächtigste Gelegenheit gekommen, drei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: Grundsätzlich verschaffte sie ihm die Möglichkeit, ungehemmt seinen persönlichen infernalischen Haß gegen das nationalsozialistische Deutschland und den Führer auszutoben, dann wirkt sich vor allem das riesige Kriegsgeschäft nach den verfehlten und kostspieligen New-Deal-Experimenten Roosevelts geradezu wie ein „warmer Regen" belebend auf die nordamerikanische Wirtschaft aus, und darüber hinaus ist endlich die Stunde gekommen, in der die USA auf die billigste sowie risikoloseste Weise alle die britischen Stützpunkte erwerben und sich in den Machtsphären Englands einnisten können, die der Yankee-Imperialismus zur Verwirklichung seiner Weltherrschaftspläne für notwendig erachtet. Kaum noch hatte der bigotte Heuchler Lord Halifax als „Bettelbotschafter" die dringenden Hilferufe und Wünsche seines Spießgesellen Churchill im Weißen Hause zu Washington persönlich angebracht, als Roosevelt bereits gegen fünfzig veraltete USA-Weltkriegszerstörer den westindischen Kolonialbesitz Englands kassiert hatte.

Schon 1803 hatte der damalige USA-Präsident Jefferson gemeint: „Die Beherrschung des Golfes (von Mexiko), der angrenzenden Länder und der Landenge werden das Maß unseres politischen Wohlbefindens voll machen." Mit diesen auf 99 Jahre gepachteten Stützpunkten für die Schaffung nordamerikanischer Luft- und Flottenbasen auf Neufundland, den Bermudas, den Bahama-Inseln, auf Jamaica und auf den Inseln Antiguar, Santa Lucia und Trinidad sowie in Britisch-Guayana haben die Vereinigten Staaten in der Entfernung von 1000 bis 1570 km vor ihrer Ostküste eine geschlossene atlantische Seefront gewonnen, die das „amerikanische Mittelmeer" (Karibisches Meer) völlig umschließt und den Panama-Kanal nun auch von Südosten her sichert. In dem am 27. März 1941, also knapp fünf Monate nach Abschluß dieses glänzenden Geschäftes — Roosevelt bezeichnete es

Die Zollabfertigung in Punta Delgada auf den Azoren. Roosevelt hat seine Angriffsabsichten auch auf die Azoren mehr oder minder verhüllt zum Ausdruck gebracht. Portugal sah sich darauf gezwungen, durch Truppenentsendungen und die Reise des

Kampfpause

Idyll am Rande eines Feldflugplatzes

Mitten im heißen Ringen mit dem sowjetischen Feind entwickelt sich in den notwendigen Ruhepausen so manches Idyll, das in seiner „zünftigen" Urwüchsigkeit die Siegesgewißheit und die gelassene Ruhe des deutschen Soldaten am besten kennzeichnet. — Hier läßt ein Flieger zwischen zwei Einsätzen sein Lieblingsinstrument ertönen

Erinnert das obige Bild nicht ein wenig an die einstigen Absichten der Engländer, ihre Wäsche an der Siegfried-Linie aufzuhängen? Dazu ist es nicht gekommen, dafür trocknen deutsche Flieger ihre Wäsche zwischen erbeuteten Sowjetmaschinen

Links: Der Staffelschneider hat seine „Werkstätte" im Freien aufgeschlagen. Unablässig surrt die Nähmaschine auf dem Feldflugplatz zwischen startenden und landenden Flugzeugen

Fische, frisch von der Angel. — Auf einem rasch aus Backsteinen zusammengebauten Herd läßt unser Luftwaffensoldat den Fang mit Behagen und im Vorgenuß leckeren Mahles in der Pfanne bruzzeln. — Unten: Aus den Trümmern einer sowjetischen Flugzeughalle wurde ein unversehrt gebliebenes Koffergrammophon hervorgezogen. Mit deutschen Schallplatten ist das „Standkonzert" gesichert

Schweinefleisch und Geflügel — ganz groß! In der Freiluftküche eines Feldflugplatzes im Osten wird ein wahres Festessen vorbereitet. Wenn die Kampfflieger vom Feind-

Der Staffelkapitän benutzt die Kampfpause, um sich durch den „Hoffriseur" wieder „aufbügeln"

Aufnahmen
PK Markwardt-Scherl (2),
PK Röder-Atlantic,
PK Bankhardt - Weltbild,
PK Spieth-Weltbild,
Rondophot

Gerhard Meger

Wenn Großflugzeuge starten...

Katapult, Zwillingsflugzeug und das Tanken in der Luft

Deutsche Fernkampfflugzeuge stießen weit in den Atlantik vor und vernichteten aus einem britischen Geleitzug heraus sieben Schiffe mit einer Gesamttonnage von vierzigtausend Tonnen." Solche Sätze des Deutschen Wehrmachtberichts stellen nicht nur eine hervorragende militärische, sondern auch eine ausgezeichnete technische Leistung heraus. Deutschland hat Soldaten, die den Feind schlagen, wo sie ihn treffen. Aber Deutschland hat auch Flugzeuge, die Tausende von Kilometern weit in Feindesland vorstoßen und schwerste Bomben auf seine Rüstung und seine Zufuhren regnen lassen.

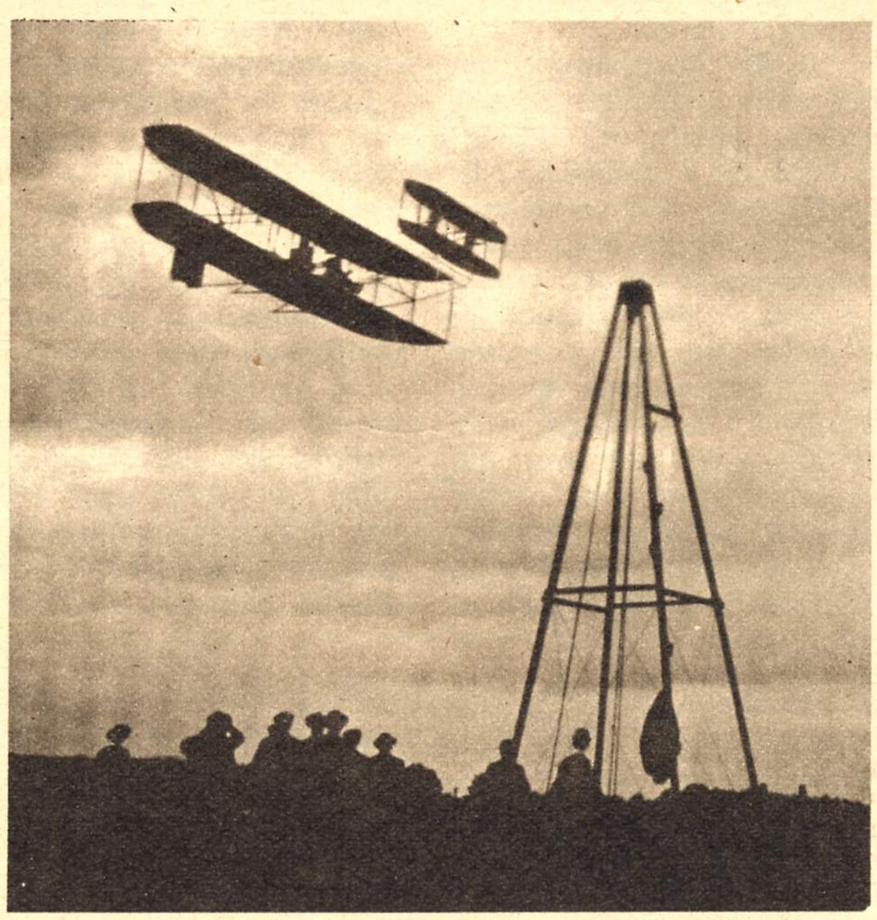
Das Langstreckenflugzeug erfüllt damit Aufgaben, die in ihrer militärischen Bedeutung hinter denen des schweren Kampfflugzeugs und des Jagdflugzeugs nicht zurückstehen. Und wie jedes Flugzeug von den Forderungen gestaltet wird, die es zu erfüllen hat, so wuchs auch das Langstreckenflugzeug nach den Gesetzen, die seinen Aufgabenkreis beherrschen.

Diese Gesetze aber werden im wesentlichen vom Motor bestimmt. Solange der Motor läuft, fliegt das Flugzeug auch. Donnert er seinen eintönigen Gesang ununterbrochen zwanzig Stunden lang in den Himmel hinein, dann hat das Flugzeug 8000 Kilometer zurückgelegt, und wirbelt er die breiten Schrauben weitere zwanzig Stunden lang durch die Luft, dann ist es eben 16 000 Kilometer weit geflogen. Deutsche Motoren laufen, das haben sie häufig bewiesen, mehr als zwanzig Stunden hindurch. Aber sie brauchen Kraftstoff. Unheimliche Mengen des hellen, scharf riechenden „Sprits" werden Stunde um Stunde von den donnernden Motoren verschlungen, und das Flugzeug wird am weitesten fliegen, das den meisten Kraftstoff mitnimmt und dennoch pro Stunde die kleinste Kraftstoffmenge verbraucht. Nicht allein die Zuverlässigkeit von Pleueln, Zylindern, Kurbelwellen, sondern auch der Verbrauch des Motors entscheidet daher über die Strecke, die das Langstreckenflugzeug zurücklegt. So wird der Kraftstoffverbrauch gewissermaßen zu der hinter den Kulissen wirkenden „grauen Eminenz", deren Einfluß sich in jeder baulichen Einzelheit des Langstreckenflugzeugs bemerkbar macht. Denn niedriger Verbrauch heißt nicht nur, daß die Motoren aus kleinsten Kraftstoffmengen stärkste Kräfte gewinnen, sondern, daß diese Kräfte auch sinnvoll angewendet, also möglichst vollkommen in Geschwindigkeit oder Strecke umgewandelt werden müssen.

So muß das Langstreckenflugzeug also auch die vollendetste aerodynamische Form haben. Es muß sich mit kleinstem Kraftaufwand in der Luft halten können, also in seiner Schwebeleistung fast mit einem Segelflugzeug wetteifern können. Daher haben Weltrekord-Langstreckenflugzeuge auch außerordentlich schmale, sehr tragfähige Flügel, wie Segelflugzeuge, und meist nur einen Motor. Sie können auch nicht mit übermäßigen Geschwindigkeiten aufwarten, sondern bei den Rekordflügen über 10 000 und mehr Kilometer wurde die geringe Stundengeschwindigkeit von etwa 180 Kilometer kaum jemals überschritten.

Das ist natürlich keineswegs das Ideal des Langstrecken-Verkehrs- oder Kampfflugzeugs. Es darf seine Reichweite nicht auf Kosten der Geschwindigkeit gewinnen. Und so blieb nur ein Weg offen. Diese Flugzeuge mußten so gebaut werden, daß ihre Flügel ungeheure Lasten — neben den Bomben oder den Fluggästen also die gewaltigen, notwendigen Kraftstoffmengen — tragen konnten. Immer mehr Last wurde dem Quadratmeter der Flügelfläche zugemutet. Hatte er ursprünglich 80 oder 100 Kilogramm zu schleppen, so wuchs dieses Gewicht bald auf 150 ja auf 200 und 220 Kilogramm. Auch heute noch wird mit einer weiteren Steigerung der Flächenbelastung gerechnet, die vielleicht auch bei 250 Kilogramm pro Quadratmeter noch nicht haltmachen wird. Das bedeutet etwa in die Sprache des Alltags übersetzt, daß auf der Fläche eines normalen Zimmertischs fünfZentner durch die Luft befördert werden!

Gerade beim Start ist ein Langstreckenflugzeug nun am schwersten, denn dann hängt ihm die volle Kraftstoffladung noch erdrückend in Bauch und Flügeln. Wenn die vier oder sechs Motoren eines solchen schwerbeladenen „Riesenbabys" beim ersten Probestart ihren dumpfen Gesang aufklingen lassen, ist daher ein Augenblick höchster Spannung eingetreten. Alle Sorgen, alle Stunden schärfster körperlicher und geistiger Anspannung, die diesem Start voraufgegangen sind, sammeln sich jetzt im Hangen und Bangen der einen Frage: Wird der schwerbeladene Riesenvogel sich von den Banden der Schwerkraft lösen und in den Himmel hineinsteigen, oder werden die brüllenden Gewalten seiner vier- oder fünftausend Pferdestärken doch nicht ausreichen, um das kompakte Fluggewicht von fünfzig oder sechzig Tonnen frei in die Lüfte zu heben?



Schon das Flugzeug der Gebrüder Wright wurde durch eine Starthilfe in die Luft geschleudert. Von einem hohen Turmgerüst fiel ein Gewicht herab. Es riß das Flugzeug mit einem Seil auf einer Gleitbahn voran. Diese Vorrichtung war die erste Flugschleuder

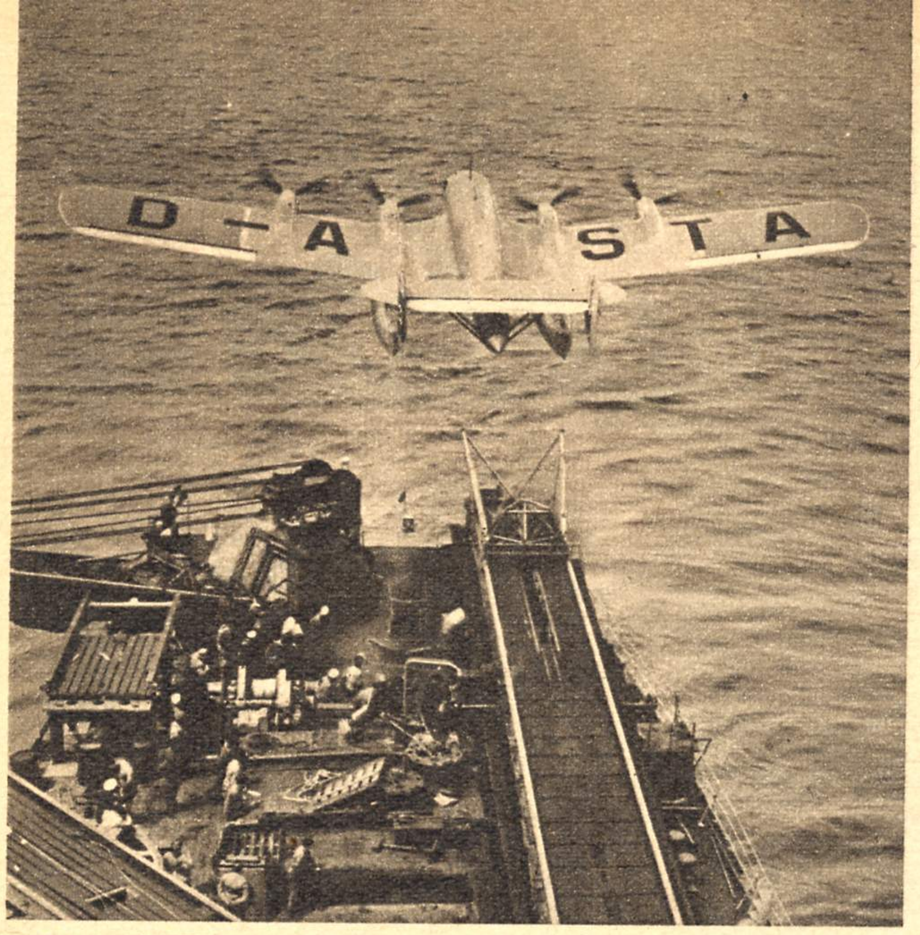
Und so folgen dem schwerfällig rollenden, schaukelnden immer schneller über den Platz donnernden Riesenflugzeug die fieberhaft gespannten Blicke der Zurückbleibenden, Flieger, Ingenieure, Monteure, kurz aller Mitarbeiter, die ihre Kräfte für das Gelingen dieser Augenblicke eingesetzt haben. Niemand vermag sich vorzustellen, wie erlöst die Zuschauer aufatmen, wenn der Alpdruck dieser Sekunden des Starts von ihnen gewichen ist und die starke Maschine mit dem langgestreckten, pfeilglatten Rumpf und den elegant geschwungenen, weit klafternden Flügeln mit der vollen Kraft ihrer Motoren zur Abschiedsrunde über ihre Köpfe dröhnt.

Trotz sorgfältig planierter und betonierter Rollfelder und geschützter Wasser-Startflächen für die schweren Überseeflugboote kann es vorkommen, daß ein solcher Start mit höchster Belastung doch nicht gelingt. Der Flugzeugbauer hatte also mit dem wachsenden Einsatz schwerbelasteter Langstreckenflugzeuge oder Bombenflugzeuge nach Möglichkeiten zu suchen, um die immer größer und schwerer werdenden Flugzeuge sicher in die Luft zu bringen.

Die naheliegendste Lösung führte — es ist die gleiche Erscheinung wie bei so vielen Entwicklungen des Geistes und der Technik — zu einer Form des Starts, die in ihrer primitivsten Ausführung bereits in den allerersten Tagen der Fliegerei von den Gebrüdern Wright angewendet worden war, dem Katapultstart.

Die kleinen Motoren der Brüder Wright reichten damals zwar aus, um das Flugzeug im Geradeausflug zu halten, sie waren aber viel zu schwach, um die sehr hohen Leistungsanforderungen beim Start zu erfüllen. Die Brüder unterstützten also die Maschinchen, die sich unter Knattern und Knallen mühsam ihre Zwanzig-PS-Leistung abrangen, dadurch, daß sie eine Gleitbahn bauten, an deren Ende sich ein Turm befand. Von diesem Turm fiel ein mehrere Zentner schweres Gewicht herab, das über Drahtseile mit dem Leinwandungetüm verbunden war, das man damals als Flugzeug bezeichnete. Dieses Fallgewicht erleichterte dem kleinen Motor die Arbeit so erheblich, daß er mit seinen beiden wirbelnden Luftschrauben das Flugzeug mühelos in die Luft ziehen konnte.

Die heutige Flugzeugschleuder sieht erheblich anders aus. Deutsche Konstrukteure erkannten schon frühzeitig, welche Aufgaben die Zukunft für den Start der Großflugzeuge bringen würde. Die Heinkel-Werke brachten 1925 eine Startschleuder heraus, die einfach aus einer schiefen Ebene bestand, von der ein Startwagen mit dem Flugzeug herabsauste. Flugzeuge bis zu 2,5 t Gewicht wurden erfolgreich mit dieser Vorrichtung, die jahrelang auf einem japanischen Kriegsschiff in Gebrauch war, in die Luft befördert.



Schwerste Langstreckenflugzeuge, wie das viermotorige Wasserflugzeug Blohm & Voss Ha 139, werden heute mit der Heinkel-Flugzeugschleuder von Bord der Schiffe abgeschossen. In kaum zwei Sekunden erreichen sie dabei eine Geschwindigkeit von mehr als 100 Kilometer

Bei den neueren Heinkel-Flugzeugschleudern werden natürlich weit höhere Leistungen erzielt. Der Startwagen wird durch Druckluft vorgerissen, und ein Flugzeug von 18 t Gewicht erreicht auf der 31,5 m langen Startbahn in etwa 1,5 sec. eine Geschwindigkeit von nicht weniger als 150 km/h. Bei anderen Ausführungen, namentlich bei den Flugzeugschleudern amerikanischer Flugzeugmutterschiffe, wird das Flugzeug direkt durch Pulver „abgeschossen".

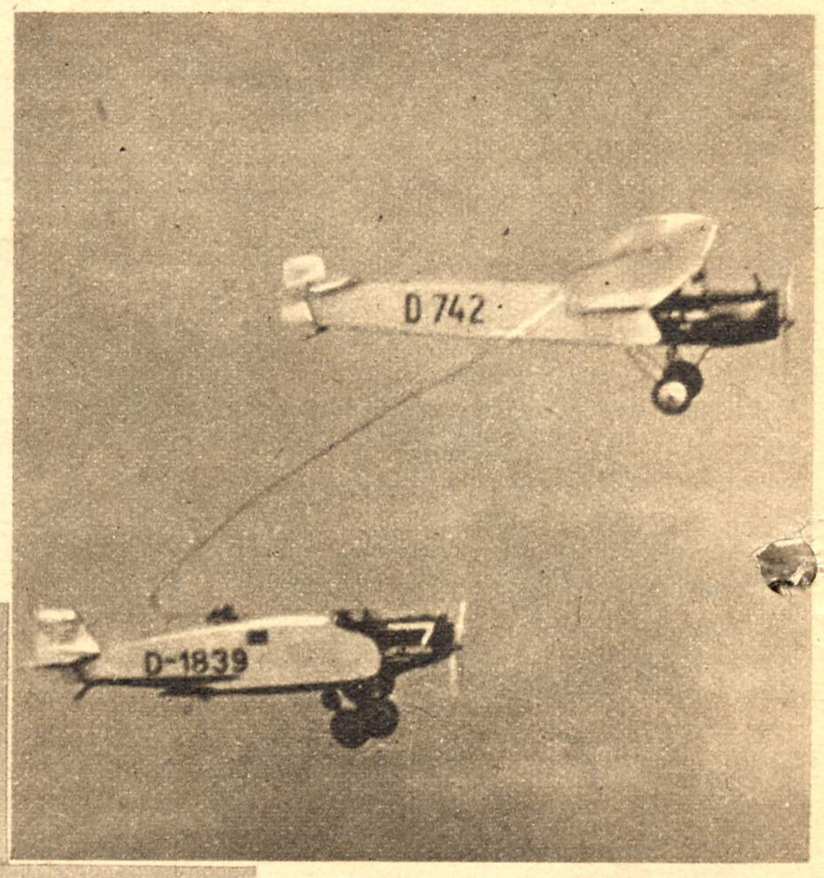
Indessen ist das Katapult nicht die einzige Möglichkeit einer Starthilfe für schwerbeladene Flugzeuge. So ging vor dem Kriege das sogenannte „Huckepackflugzeug" des englischen Majors Mayo durch ein Experiment in die Geschichte der Langstreckenflüge ein, das zwar glückte, dessen Zukunftsaussichten aber auch heute noch strittig sind. Das Huckepackflugzeug bestand aus dem großen Trägerflugboot „Maya". auf dessen breitem Rücken das kleinere eigentliche Langstreckenflugzeug „Mercury" in die Lüfte ritt. Die „Maya" war mit vier Motoren einer Gesamtleistung von 2500 PS ausgerüstet, während die „Mercury" mit ihren vier Motoren nur 1200 PS entwickelte. Beim Start für einen Langstreckenflug wurde die volle Last von Kraftstoff und Fracht im Oberflugzeug „Mercury" untergebracht, während die „Maya" so gut wie unbeladen blieb. noch als sehr eigenartiges Doppeldecker-Monstrum auf den Wellen, das unter dem Donnern seiner acht gemeinsam arbeitenden Motoren in einer Wolke von Schaum und Gischt über die Wasserfläche glitt. Es hob sich ab, gewann an Höhe, und plötzlich trennten sich das plumpe Trägerboot und das zierlichere Langstreckenflugzeug mühelos voneinander. Die „Mercury" stieg schnell von der „Maya" weg, die ihrerseits in leichter Neigung wieder abwärts glitt.

Das technische Geheimnis dieses eigenartigen Starts ist verhältnismäßig leicht gelöst. Der Auftrieb, den ein Flugzeug entwickelt, hängt in sehr starkem Maße von der Form des Flügelschnitts ab. Nun waren beim Huckepackflugzeug die Flügelschnitte für Ober- und Unterflugzeug so gewählt, daß der Flügel des oberen Flugzeugs von einer bestimmten Geschwindigkeit ab einen höheren Auftrieb ergibt als der des unteren. Dadurch wird das bisher getragene Oberflugzeug plötzlich zum Tragenden, an dem das Unterflugzeug mit seinem geringeren Auftrieb gewissermaßen hängt. Die Folge ist das mit wachsender Geschwindigkeit immer ausgeprägtere Bestreben beider Flugzeuge, sich voneinander zu lösen. — Ein sehr wesentlicher Wettbewerber erwuchs dem Start mit Trägerflugzeug durch eine andere Form der Starthilfe, die bei fast allen im letzten Jahr von amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften durchgeführten Atlantik-Überfliegungen angewendet wurde, das Tanken in der Luft. Man sagte sich, daß unter den gewaltigen Gewichten, die das Langstreckenflugzeug mitzunehmen hat, der Löwenanteil auf den Kraftstoff entfällt. Warum sollte man also diesen Anteil nicht erst während des Fluges einladen, wenn die Schwierigkeiten des Starts bereits überwunden sind? So wurde das „Tanken in der Luft", das bereits vor 15 Jahren bei amerikanischen Dauerflugrekorden mit Erfolg ausgeführt worden war, aus dem damaligen Stadium der Sensation und der Zufallserfolge zur Reife der Betriebssicherheit entwickelt. Man stellt sich das Tanken in der Luft viel komplizierter vor, als es in Wirklichkeit ist. Sämtliche Betankungseinrichtungen sind auf einem Sonderflugzeug mit besonders geschulter Besatzung untergebracht. In der Nähe des Rumpfbugs wird eine Winde in die Rumpfunterseite des Tankflugzeugs eingebaut, auf der der Füllschlauch aufgerollt ist. Das tankende Flugzeug weist im Heck eine Öffnung auf, in die der Schlauch bei der Kraftstoffübernahme einschnappt.

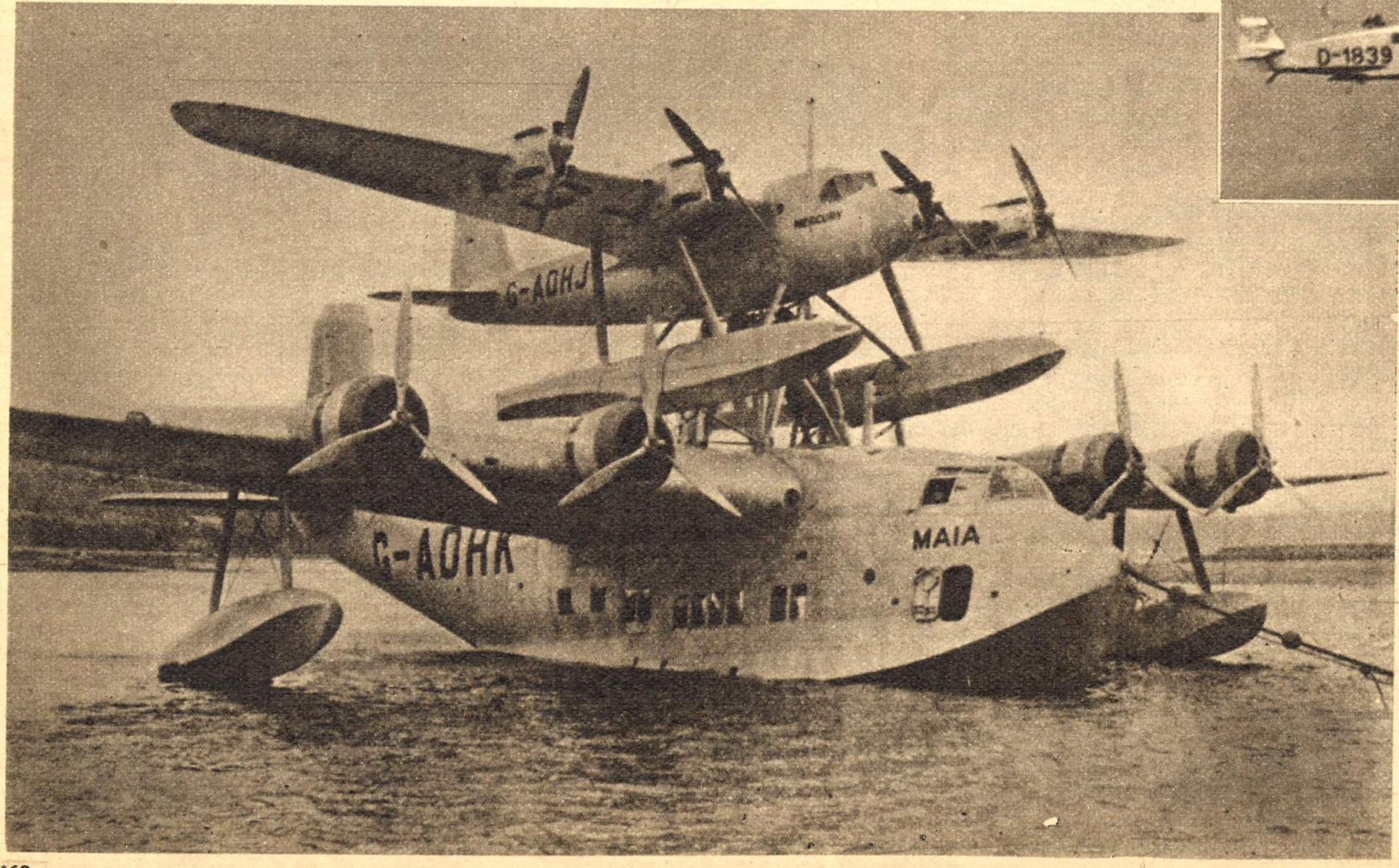
Dem Langstreckenflugzeug, das während des Vorgangs ruhig seine Bahn zieht, nähert sich das Tankflugzeug von rückwärts. Es fliegt dabei etwas tiefer als die große Reisemaschine und hält sich ein wenig links oder rechts. Nun wird aus dem Heck des Langstreckenflugzeugs eine Leine herausgelassen, die der Tanker mit seiner Flügelvorderkante fängt. Sie rutscht dann an der Vorderkante entlang, auf den Rumpf zu, schnappt in einen Haken ein und reißt dabei eine Leine des Tankers ab. Damit ist die Verbindung hergestellt. Nun muß das Langstreckenflugzeug sich den Füllschlauch herüberholen, der natürlich auf dem Tanker untergebracht ist. Zu diesem Zweck windet der Tanker nun erst mal die Leine von dem Langstreckenflugzeug zu sich heran und befestigt dann den Schlauch an ihr. Ist das geschehen, dann kann das Langstreckenflugzeug seine Winde einschalten und die eigene Leine mit dem nun daranhängenden Schlauch zu sich herüberkurbeln. Der Tanker steigt inzwischen über das Langstreckenflugzeug, und wenn der Schlauch in dessen Heck eingekurbelt ist, werden die Kraftstoffhähne geöffnet und der Strom des Benzins schießt mit 600 bis 700 Liter in der Minute vom Tanker in die Behälter des Langstreckenflugzeugs hinüber.

Werden die Flugzeuge von Böen schwer geschüttelt, so daß unerwartete Zugkräfte im Schlauch auftreten und beide Maschinen in Gefahr bringen, dann reißt die Schlauchkupplung selbsttätig ab.

Inzwischen ruhen die Hirne erfindungsreicher Techniker nicht. Ideen tauchen auf, deren Kühnheit manchmal Bedenken einflößt. Indessen, wann hätte das Ungewöhnliche nicht zuerst Kopfschütteln ausgelöst? So will ein Erfinder das Langstreckenflugzeug auf einen Ponton setzen, den mehrere Motoren mit Luftschrauben über das Wasser jagen. Damit die Startbahn nicht endlos wird, könnten Ringkanäle angelegt werden. In der Ringmitte befände sich dann eine Insel, auf der alle notwendigen Baulichkeiten untergebracht werden. Andere Vorschläge sehen die Errichtung von Startbahnen mit natürlichem Gefälle vo Wollte man eine solche Startvorrichtung ab mit einiger Hoffnung auf Erfolg in der Ebene errichten, dann müßte sie für moderne Flugzeuge schon eine recht beachtliche Höhe haben. Die Wahrscheinlichkeit, daß jemals derartige architektonische Gebilde in unserer Landschaft auftauchen, dürfte daher sehr gering sein.



Die Tankstelle in der Luft. Kraftstoff wird im Fluge getankt. Das Flugzeug ist dadurch beim Start noch verhältnismäßig leicht und hebt sich schneller vom Boden ab



Aufnahmen Deutsche Lufthansa (2), Archiv Meyer (3)

Das Huckepackflugzeug, ein verunglücktes Experiment. Das große Trägerflugboot nimmt das kleinere Langstreckenflugzeug auf den Rücken. In der Luft trennen sich die beiden Bestandteile dieses „Siamesischen Zwillings", das Trägerflugzeug kehrt zurück, das Langstreckenflugzeug geht auf die weite Reise. Dieser englische Versuch wurde schon nach den ersten Flügen wieder aufgegeben

Treue Waffengefährten:

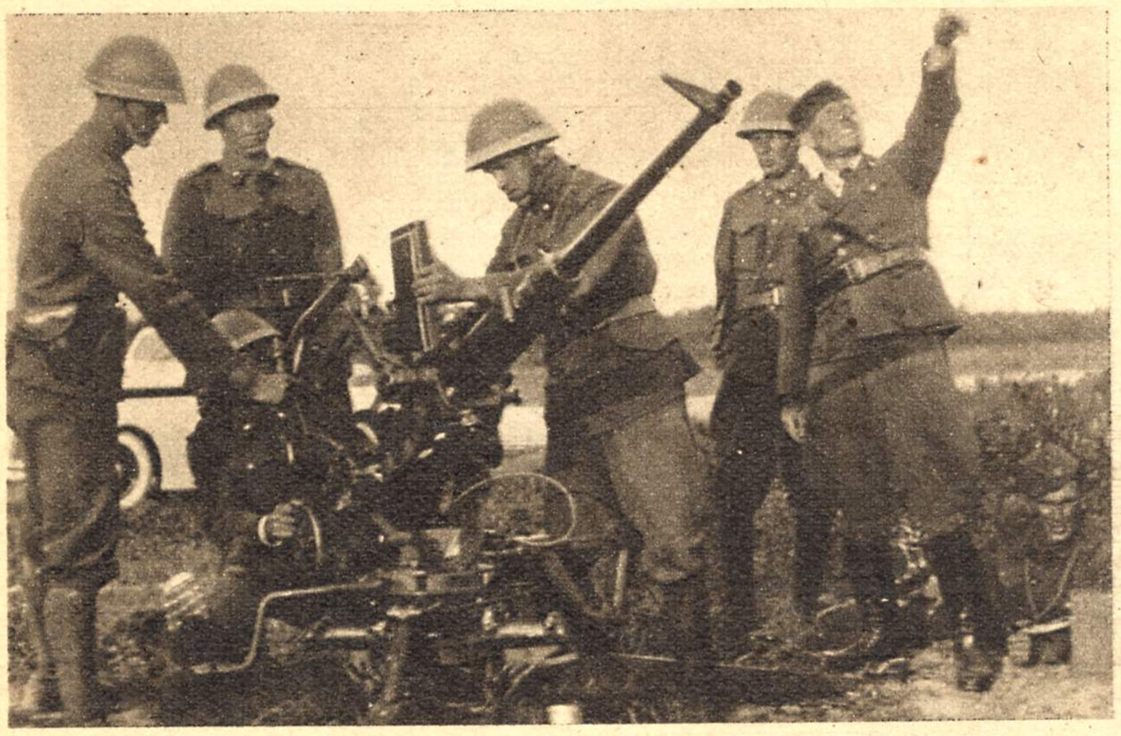
Die slowakischen Flieger

Hoch über den Wolken ziehen slowakische Jäger vom Baumuster Avia B 534 gegen den Feind. Ihre Wendigkeit und Kampfkraft haben sie schon in den ersten Wochen des Krieges bewiesen

Als der deutsche Soldat den Helm fester band, um den schweren Kampf gegen den Bolschewismus aufzunehmen, da war die junge Slowakei einer der ersten Staaten, der sich dem Kreuzzug für die europäische Kultur anschloß. Wie das tapfere slowakische Heer, so hat in den vergangenen Kriegswochen auch die slowakische Luftwaffe große Taten vollbracht, die um so höher wiegen, als es sich hier nur um verhältnismäßig kleine Verbände handelt, die sich einem übermächtigen Feind zum Kampfe stellten. Die slowakischen Flieger sind so zu treuen Waffengefährten der deutschen Luftwaffe im Ostfeldzug geworden

Links: Vor dem Einsatz gilt es noch einmal genau die Karte zu studieren. Aus den Gesichtern der jungen slowakischen Flieger leuchten Ernst und Entschlossenheit

Slowakischer Jagdflieger kurz vor dem Start. Launige Zurufe werden von dem Flugzeugführer ebenso lachend erwidert



Waffenkameradschaft! Ein Angehöriger der deutschen Luftwaffe teilt slowakischen Flaksoldaten seine Erfahrungen mit. Alles ist zur Abwehr des Gegners bereit. — Rechts: Diese sowjetische Maschine bekam die Treffsicherheit der slowakischen Luftwaffe zu spüren. Der traurige Überrest wird von der Bodenmannschaft genauestens untersucht

Aufnahmen Slow. Luftwaffe (4), Privataufnahme (1)

OFFIZIER SEIN HEISST SEINEN MÄNNERN VORLEBEN

Aufn. Scherl-OKW (12)

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer und Oberste Befehlshaber das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

OBERSTLEUTNANT DINORT
als 21. Offizier der deutschen Wehrmacht wegen seiner besonderen Verdienste als Kommodore eines Sturzkampfgeschwaders

MAJOR STORP
als 22. Offizier der deutschen Wehrmacht wegen seiner besonderen Verdienste als Kommodore eines Kampfgeschwaders

MAJOR FREIHERR v. MALTZAHN
als 29. Offizier der deutschen Wehrmacht anläßlich seines 40. Luftsieges

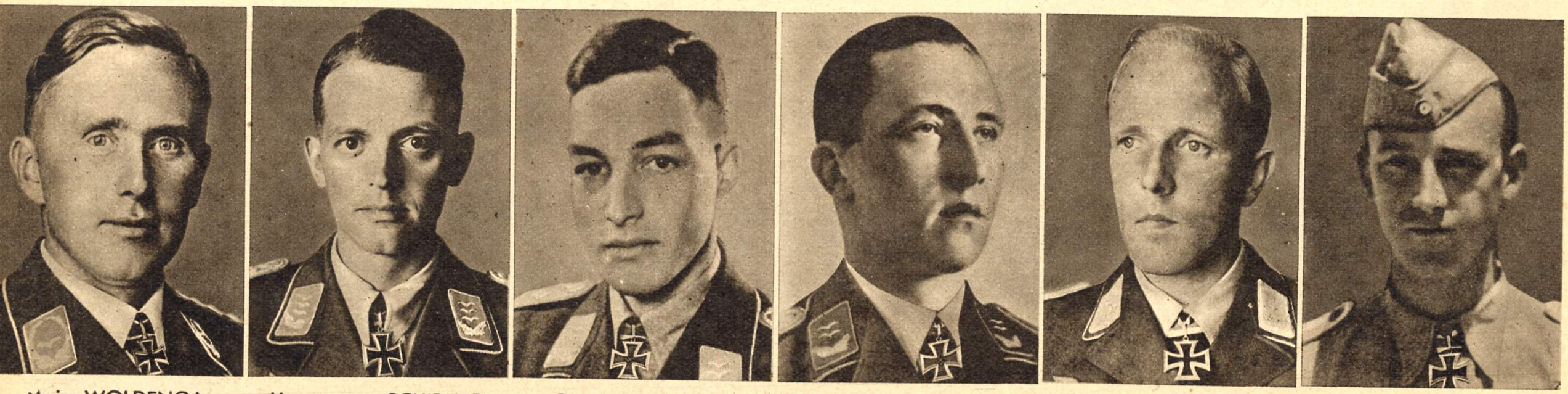
HAUPTMANN IHLEFELD
als 16. Offizier der deutschen Wehrmacht anläßlich seines 40. Luftsieges

HAUPTMANN BALTHASAR †
als 17. Offizier der deutschen Wehrmacht anläßlich seines 40. Luftsieges

HAUPTMANN BAUMBACH
als 20. Offizier der deutschen Wehrmacht anläßlich der Versenkung von 200 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraumes

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Woldenga, Kommodore eines Jagdgeschwaders, hat durch sein persönliches Beispiel bei Tief- und Bombenangriffen seinen Verband immer wieder mitgerissen und zu großen Leistungen befähigt. 50 Abschüsse feindlicher Flugzeuge, 114 Bodenzerstörungen, die Versenkung von fünf Schnellbooten und 81 000 BRT Handelsschiffsraum dokumentieren u. a. die Leistungen des unter seiner Führung stehenden Geschwaders. — Hauptmann Schirmer, Kompaniechef in einem Fallschirmjägerregiment, sprang bei dem Unternehmen Korinth an der Spitze seiner Kompanie unmittelbar beim Gegner ab. Durch seine kaltblütige Führung und sein persönliches Draufgängertum gelang es ihm und seinen Männern, den Feind zu schlagen und nach Süden abzudrängen. Es glückte ihm u. a., den Oberbefehlshaber der griechischen Armee des Peloponnes gefangenzunehmen und die Waffenstreckung dieser Armee zu erzwingen. — Oberleutnant Huy, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat mit seiner Staffel vor allem im Südostraum in wagemutigen Bombenangriffen bedeutende Erfolge auf Erd- und Schiffsziele errungen. Ein Volltreffer auf das Flaggschiff eines 20 Einheiten starken Flottenverbandes im Seegebiet von Kreta führte in Verbindung mit Angriffen anderer Einheiten zur Sprengung dieses Verbandes. — Oberleutnant Staiger hat als Flugzeugführer eines Jagdgeschwaders an der West- und Ostfront bisher 25 Luftsiege errungen und sich in kühnen Tiefangriffen gegen feindliche Panzer, Infanterie- und Fahrzeugkolonnen hervorragend ausgezeichnet. — Leutnant Fulda, Führer einer Luftlandegruppe, erhielt schon in Holland seine Feuertaufe. Sein Einsatz am Kanal von Korinth ist von ihm so hervorragend geführt worden, daß der ihm erteilte Auftrag planmäßig und mit vollem Erfolg zum Abschluß gebracht werden konnte. — Leutnant Sauer, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, hat in über 100 Feindflügen hervorragende Waffentaten verrichtet. Auf Kreta schwächte er durch Volltreffer die feindlichen Kräfte so entscheidend, daß sie zu stärkeren Gegenmaßnahmen nicht mehr in der Lage waren



Major WOLDENGA | Hauptmann SCHIRMER | Oberleutnant HUY | Oberleutnant STAIGER | Leutnant FULDA | Leutnant SAUER

Mit Riesenschritten hat sich die Abschußzahl des Jagdgeschwaders Lützow der 1000 genähert. Jeder hat sein Bestes getan, um den großen Augenblick zu beschleunigen. Endlich ist es so weit. Der glückliche Sieger, Oberfeldwebel St., der seinen 24. Abschuß erzielte und damit das Tausend des Geschwaders rundete, kehrt wackelnd vom Feindflug zurück, von den Kameraden freudig begrüßt

Der 1000. Abschuß

Aufn. PK Grosse-Scherl

Rechts: Kaum ist Oberfeldwebel St. gelandet, wird das Flugzeug von den Männern des Bodenpersonals umringt. Froh und stolz tragen sie den Bezwinger des 1000. Feindflugzeuges zum Gefechtsstand

Der Kommodore des Jagdgeschwaders, Major Lützow, läßt sich Bericht erstatten. In der Mitte der Sieger, links der Rottenkamerad, der den Verlauf des Luftkampfes schildert

Unten: Als Beweis der stolzen Leistung und zum Ansporn für das ganze Geschwader ist die Abschußtafel allgemein zugänglich

Der erfolgreichste Jäger des Geschwaders ist der Gruppenkommandeur Hauptmann Oesau. Mit seinem Kraftrad „Miele“ ist er offenbar ebenso verwachsen wie

Drei Tage währte die Hölle...

aber die Flakartillerie blieb Sieger

Erlebnisbericht von Oberleutnant Dr. Brandmair

Die kleine Stadt am Fluß, geschützt durch Wälder und Engen, war nach harten Kämpfen in deutsche Hand gefallen. Eine Stadt? Nein, eigentlich war diese Versammlung geduckt und wie verschüchtert beieinander stehender Häuser und Katen nur Dorf zu nennen. Und doch hatten die Bolschewisten den Ort verbissen verteidigt. Denn wer die Flußübergänge und die Talengen heute in die Hand bekam, der würde vielleicht morgen schon das weite Gebiet rings um die Stadt beherrschen. Und die brennende Stadt zwischen Fluß und Wäldern — sie gehörte den Deutschen.

Nicht, als ob die deutschen Panzerwagen sich lange aufgehalten hätten! Ihre Raupenketten rollten über holpriges, knirschendes, funkensprühendes Pflaster und wühlten Lehmschlamm auf, der vorher eine Straße gewesen war. Und schon hatten die Panzerwagen die Stadt verlassen. Schon drang die Spitze des Panzerkorps weiter ins feindliche Land hinein, weiter, immer weiter ...

Die Batterien des Flakregimentes gingen am gleichen Tage befehlsgemäß in Stellung, um die Flußübergänge und Engen gegen Hoch- und Tiefangriffe zu schützen. Sie machten sich dabei wenig Sorgen, daß die sowjetische Luftwaffe eingreifen könnte. Die Tage der Sowjet-Flugzeuge waren gezählt. Um so mehr blieb den Männern der Flakartillerie die Aussicht, sich wieder einmal im Erdkampf zu bewähren. In Polen, in Frankreich und auf dem Balkan — überall hatte sich erwiesen, daß, wenn die Flakartillerie in den Erdkampf eingriff, für den Feind der Augenblick der Vernichtung gekommen war. Flakartillerie im Erdkampf bedeutete die Hölle.

Mittagsstunde. Die Motoren der schweren Zugmaschinen schweigen. Still liegen die tiefen Wälder. Drei Uhr.

Da knallen einzelne Gewehre im Dickicht

Hier und dort rattern MG's. Rattern und verstummen. Und den Deutschen wird klar, daß bolschewistische Kräfte aufs neue vorstoßen. Ihr Ziel: die brennende Stadt. Ihr Plan: die vorderen Panzerteile, die schon weit vorgestoßen sind in loderndes Feindesland, von ihrer Nachschubbasis abzuschneiden. Wüßten sie nur, die Männer der Flakartillerie, in welcher Stärke der Gegner sich zum Angriff rüstet! Da sollte doch der Deibel ...! „Spähtrupp vor!" Der Kommandant selbst übernimmt die Führung. Dringende Frage: Wie stark mag der Gegner sein?

Und wieder liegt dumpfes Schweigen über dem unermeßlichen Wald. Über dem Graugrün der staubigen Farbe der Bäume lastet das Licht einer erbarmungslosen Sonne.

Da taucht von Südosten her im Blau des Himmels ein metallen schimmerndes Pünktchen auf. Eine Hs 126. Ein deutscher Nahaufklärer. Motorensingen weht heran, und im nächsten Augenblick schon rauscht die Maschine über dem gefahrendrohenden Wald dahin. Der Flieger droben merkt, was die Glocke geschlagen hat. MG's bellen los, Gewehrschüsse knallen.

Ein Teufelskonzert bricht an

Aber auch der Flak-Kommandeur drunten bei seinem Spähtrupp weiß vorläufig genug. Es ist mindestens ein Regiment der Rotarmisten, das wie eine träge fließende Flut den Wald gefüllt hat; mindestens ein Regiment, wenn nicht noch mehr ... Es ist zahlenmäßig unbedingt eine Übermacht. Na, eine schöne Überraschung!

Am Walde führt eine Straße entlang, die Vormarschstraße der deutschen Panzer. Diesseits der Straße liegen die Männer der Flakartillerie, Ohren gespitzt, Nerven angespannt, jeder auf seinem Posten. Jenseits der Straße, im Dickicht und Gestrüpp der Bäume liegt

... Ein deutscher Nahaufklärer rauscht über dem gefahrdrohenden Wald dahin. Ein Teufelskonzert bricht an ...

Zeichnungen H. v. Medvey

ein vorgeschobener Gefechtsstand des deutschen Panzerkorps, und ebenfalls jenseits der Straße liegen die Bolschewisten, und ihnen strömt dauernd Verstärkung zu. Der Korps-Gefechtsstand muß schleunigst heraus aus seinem Versteck, sonst dürfte kein Panzerkamerad seinem Verhängnis entgehen. Und deshalb fahren ein paar schwere motorisierte Flakgeschütze schirmend am Rand der Straße auf. O ja, die Kameraden vom Stab des Panzerkorps verstehen. Und richtig: kaum ist der Gefechtsstand zurückgezogen, drängt der Gegner nach. Die schweren Flakgeschütze sprechen ein kurzes Machtwort, und die ersten bolschewistischen Angriffsabteilungen bleiben im Walde stecken. Gut so! Nun trennt die Straße wenigstens säuberlich Freund und Feind. Wieder kommt die große Stille. Doch die Schüsse der schweren Flakartillerie sind schon ein kleines, ganz kleines Vorspiel gewesen ...

Die Abenddämmerung bricht herein und hüllt Straße und Wald in Schatten. Nur die kleine Stadt am Fluß behält ihr Licht, denn dort lodern immer noch Hütten und Katen. Die Männer der Flak wachen an ihren Geschützen und wissen genau: dort drüben, jenseits der Straße, bereitet sich etwas vor; im Dunkel des Waldes stellen sich Bolschewisten in unbekannter großer Zahl zum Angriff auf. Doch diesseits der Straße, im Dunkel der Nacht, im Rücken der Flakartillerie, macht die deutsche Infanterie, nicht achtend der zurückgelegten kilometerweiten, staubigen Märsche, sich gleichfalls zum neuen Kampf bereit. An diesem Tage gibt es sonst nichts Neues mehr. Doch der Tag der kämpfenden Truppe rechnet ja nur bis Mitternacht. Frühmorgens, 3 Uhr 30, schlagen die Bolschewiken los. Ihre Geschütze hämmern. Ihre Maschinengewehre kläffen mit den schweren Waffen um die Wette. Ihre Granatwerfer blaffen. Doch im selben Augenblick ist auch Leben in die deutschen Flak-Batterien gekommen. Flakartillerie im Erdkampf

Flak-Granaten sausen in direktem Beschuß in sowjetische MG-Nester

Schon verstummt das Tacken und Kläffen. Auch die vorlauten Granatwerfer geben keinen Laut mehr von sich, geschweige denn eine Granate. Doch wagt sich in eben diesem Augenblick ein sowjetischer Kavallerie-Spähtrupp aus dem Wald hervor und — bleibt sofort im Feuer liegen.

Aber es sind schwere Augenblicke auch für die Männer der Flakartillerie. Denn, weil sie nun in direktem Schuß die tödliche Wirkung ihrer Granaten erproben müssen, können sie ihre schweren Geschütze nicht in Deckung, diesseits der Straße, lassen. Sie fahren offen auf. Zuerst das Geschütz „C". Ja, es bleibt keine andere Wahl: es prescht auf offener Straße vor, dorthin, wo der Fahrdamm eine leichte Kurve macht. Dicht steht eine Bauernhütte. Und gerade, da von hier aus das Geschütz „C" mit hochgezogenen Zeitzündern eine bolschewistische Artilleriestellung bekämpft, schlägt in die Kate ein Volltreffer ein. Wie ein Kartenhaus bricht die Hütte zusammen. Balken, Steine, Erde wirbeln durch die Luft, zwei Flak-Soldaten liegen am Boden. Doch Geschütz „C" kämpft weiter. Bis der Gegner schweigt!

5 Uhr 25 ... die Zeit, die zur Artillerievorbereitung für den eigenen Angriff befohlen war. Die Flakartillerie deckt die Zielflächen ein. Ein Inferno von Splittern und Rauch hebt an. Bäume bersten.

Der Wald bricht auseinander

Die Hölle ist erwacht und — erlischt, da die Zeiger der Taschenuhren auf 5 Uhr 30 stehen.

Stille. Zerschossen, zerfetzt, zerzaust reckt im Morgenlicht der Wald die kahlen Äste gen Himmel. Im Dickicht aber arbeiten sich die Kradschützen vor, begleitet, beschirmt von schweren motorisierten Flakbatterien. Auf schmalem Waldweg rollt das erste Geschütz. Und ringsum lauert der Tod.

Denn noch gibt der Bolschewik sich nicht verloren. Noch hält er fest an seiner Absicht, die Straße, die kleine Stadt, die Flußübergänge zurückzugewinnen. Noch denkt er nicht an Flucht. Noch schießt er, was immer die Geschützrohre und die Läufe der Gewehre hergeben können. Und gerade der schmale Waldweg liegt im Feuer seiner Artillerie.

Da! Ein Volltreffer im deutschen Flakgeschütz! Wie durch Schleier sieht der Batteriechef, der mit diesem Geschütz auf dem schmalen Waldpfad fuhr, Sekunden später, was geschah: der Geschützführer gefallen, der Erkundungsoffizier gefallen, vier Mann der Geschützbedienung gefallen. Nur er selbst, der Batteriechef, lebt ... Lebt, um weiterzukämpfen!

Und deutsche Granaten durchfegen mit verdoppelter Wucht den sterbenden Bolschewiken-Wald. Und nun hebt es für die Bolschewisten selber an, das große Sterben ...

Mittag. Der Kampf zu Ende. Unergründlich weit dehnt sich der Wald der Toten. Die Flakartillerie indessen? Ruht sie, da der Erdkampf beendet? Sie bezieht die alten Stellungen für Flugzielbeschuß. Sie wacht. Doch keine Sowjetmaschine läßt sich am Himmel sehen.

Und wieder senkt sich ein milder Abend über das Land, und doch soll mit diesem Tage der Kampf noch nicht zu Ende gehen, denn die Aufklärung meldet, daß neue stärkere feindliche Kräfte in Richtung der Hauptstraße, in Richtung der kleinen Stadt am Fluß, im Anmarsch seien. Und wieder vergehen die Stunden, durchfiebert von hellwacher Bereitschaft ...

Fahles Morgenlicht liegt über den Stellungen, als plötzlich aufs neue die Maschinengewehre der Roten aufbellen und schwere und leichte Geschütze loshämmern.

Neue Menschenmassen sind auf bolschewistischer Seite bereitgestellt

Sie sollen endlich erfüllen, was Generale und Kommissare wütend befehlen: Die kleine Stadt am Fluß und die Straße sollen wieder in die Hände der Sowjetarmee gelangen, und wenn tausendfaches Sterben dafür bezahlt werden müßte!

Und so geschieht es, daß die Männer vom Flakregiment im Morgengrauen plötzlich sowjetische Kavallerie aus dem Walde hervorpreschen sehen. Schemenhafte Doppelwesen von Pferd und Mensch — so jagen die Gegner auf die deutschen Stellungen los. Jetzt erreichen sie ein freies Feld. Kavallerieattacke wie zur alten Zeit ... achthundert ... siebenhundert Meter Abstand ... sechshundert Meter ... Die Flakartilleristen sind auf ihrem Posten. Kommandos werden laut. Und schon schleudern die Rohre einen Hagel von Geschossen in die Flanke der angreifenden Abteilungen. Schwer getroffen wälzen sich Pferde und Reiter am Boden. Flakartillerie im Erdkampf! Eine einzige Granate reißt ganze Reihen der anstürmenden Gegner um. Und es sind viele Granaten, die jetzt aus den glühenden Rohren gejagt werden. Denn wenn die Flakartillerie schießt, weiß man, was das bedeutet. Der Vorhang aus platzenden Granaten und glühenden Eisensplittern, den die Flakartillerie so oft hoch am Himmel anstürmenden Flugzeugen vor die Nase setzte, dieser undurchdringliche Vorhang von Feuer und Eisen hat sich jetzt vor den sowjetischen Reitern aufgerichtet. Sie rennen in den glühenden Tod. Sekunden nur, und ihre geordnete Angriffsformation ist

ein unentwirrbarer Knäuel von Tieren und Menschen

geworden. Nur wenigen gelingt die Flucht in den schützenden Wald.

Doch wiederum hätten die Männer der Flakartillerie dieses nur wenige Minuten währende Todeskonzert nicht anstimmen können, wenn sie nicht im rechten Augenblick ihre Geschütze offen aufgefahren hätten. Direkter Beschuß! Sie mußten dafür allerdings in Kauf nehmen, daß ihre Geschütze nun wieder offen im Visier der bolschewistischen Maschinengewehre liegen, die in der Dunkelheit der Nacht aufs neue in Stellung gegangen sind. Um die Köpfe der Flakartilleristen pfeifen die Geschosse, während sie ein gegnerisches MG-Nest nach dem anderen ausmachen und

... Schemenhafte Doppelwesen von Pferd und Mensch — so jagt die sowjetische Kavallerie aus dem Walde hervor

Der letzte Gang

Hauptmann Balthasar, der Kommodore des Jagdgeschwaders Richthofen und Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz, fiel vor dem Feinde. Sechs Fliegeroffiziere senken den Sarg mit den sterblichen Überresten des Kommodore in die Gruft. Generalfeldmarschall Sperrle erweist dem gefallenen Helden, der sein Geschwader in den letzten Einsätzen gegen England zu fast 100 Luftsiegen geführt hatte, die letzte Ehre. Hauptmann Balthasar fand neben dem Grab seines Vaters, der ebenfalls als Hauptmann im Weltkrieg den Heldentod starb, die letzte Ruhe

Aufn. PK Lysiak-Atlantic

vernichten, eins nach dem anderen ... Und dann setzt das Feuer der schweren Waffen des Gegners ein. Denn die frischen Batterien, die der Bolschewik in den Kampf geworfen hat, sind endlich schußbereit. Zwei Dörfer liegen im zerfetzten Wald: dort stehen die sowjetischen Geschütze. Ihr Mündungsfeuer flammt grell, und ihre feuerspeienden Rohre poltern und schimpfen wie in verzweifelter Wut: Her mit der kleinen Stadt am Fluß! Her mit der Straße!

Und die Männer vom Flakregiment bleiben die Antwort auch diesmal nicht schuldig. Schon brennen die beiden Dörfer im Wald. Häuser und Scheunen, die den russischen Batterien Deckung geben, gehen in hellen Flammen auf. Die deutschen Flakbatterien behalten das letzte Wort. Denn unter großen Verlusten schicken die Sowjettruppen sich an, Dörfer und Wald zu räumen. Rückzug der Bolschewisten! Nun heißt es, schnell zu sein! Eine verwirrte graubraune Masse, so fluten die Sowjets aus dem Gestrüpp und aus dem nur noch kümmerlichen Schutz der entlaubten Bäume, eine wirre Menschenmasse, so fluten sie in ein Kornfeld, das sich gelb und weit bis zum Horizont zu dehnen scheint. Und hier versuchen sie, sich noch einmal festzusetzen. — Infanterie vor! Die Deutschen stürmen. Vergeblich ... Die Bolschewisten haben auch jetzt, da sie das sichere Verderben vor Augen sehen, Maschinengewehre und Granatwerfer in Stellung gebracht.

Das Kornfeld wogt von sowjetischen Uniformen

Da übernimmt der Kommandeur der Flakbatterien noch einmal die Feuerleitung. Genaue Zielansprache. Granaten schlagen Lücke um Lücke in die gegnerische Abwehrfront. Und wo der Gegner nicht direkt zu fassen ist, treiben hochgelegte Sprengpunkte ihn aus den rasch aufgeworfenen Erdlöchern. Überall, im wogenden Getreide, soweit das Auge blicken kann, taumeln die Gestalten der Sowjetsoldaten hervor. Doch wer von ihnen noch ein Gewehr hat, reißt es an die Schulter, um zu schießen. Ja, auch hier kämpft der Bolschewist, solange seine Hand noch eine Waffe halten kann, denn in seinem Rücken weiß er die Kommissare, die ihn zwingen, die Pistole in der Faust, ins Verderben zu gehen.

Darum schießen die Sowjetsoldaten, sobald sie ihre dunklen Erdlöcher im Getreidefeld gegen das Licht des Tages vertauschen. Und wer von ihnen nicht im nächsten Augenblick fällt, gerät in das flankierende Feuer der deutschen leichten Waffen, die Magazin um Magazin in den weichenden Feind jagen, und fällt im übernächsten Augenblick. Denn die Rückzugsstraße, die den Bolschewisten noch offen war, ist nun auch versperrt. Dort hat die Flakartillerie einen neuen Feuerriegel angebracht.

So stürmen die Kameraden der Infanterie diesmal nicht vergeblich

Sie stürmen und tragen den Angriff weit über die befohlenen Ziele hinaus. Aus den zerschossenen Wäldern, aus den zerstampften Getreidefeldern strömen die Gefangenen, und auf ihren Gesichtern spiegelt sich der tödliche Schrecken der Stunden, in denen sie die deutsche Flakartillerie im Erdkampf erlebten.

Drei Tage hatte der Kampf gewährt. Drei Tage lang stürmten die Sowjettruppen gegen die Feuerwände der Flakartillerie, um die kleine Stadt am Fluß und die Straße zurückzuholen, koste es, was es wolle. Und es hat mehr gekostet, als die Bolschewisten sich's leisten konnten. Mehr sogar, als die Deutschen es in kühnsten Erwartungen sich's erhofften! Denn da der Kommandeur des Flakregimentes in den frühen Abendstunden mit den Kameraden seines Stabes durch den

... Als der Kommandeur des Flakregiments durch den vernichteten Wald fährt, stellt sich heraus, daß seine Männer weit mehr als ein sowjetisches Regiment in den Tod geschickt haben ...

vernichteten Wald fährt, um die Wirkung seiner Waffen im Feld der Vernichtung selbst in Augenschein zu nehmen, da stellt sich heraus — und die deutschen Aufklärer und die Aussagen der bolschewistischen Gefangenen bestätigen es ihm —, daß seine Männer der Flakartillerie während dieser drei Tage weit mehr als ein sowjetisches Regiment in den Tod geschickt haben. Es war der planmäßige Gegenangriff zweier bolschewistischer Divisionen, der an den Feuerwänden der Flakartilleristen zerschellte ...

Von zwei Sowjetdivisionen liegen die Trümmer im Wald und im Feld jenseits der großen Straße.

Drei Tage währte die Hölle, und Sieger blieb die Flakartillerie. Und der Abend kam, und die Männer schliefen an ihren Geschützen, schliefen, wo sie lagen und standen. Am anderen Morgen rollten ihre Geschütze, neuem Kampf entgegen, auf der Straße dahin. Auf der Straße ihres Sieges.

MM Preisausschreiben

Wer reimt mit?

Die Natur hat jedem Menschen in die Hände die Anfangsbuchstaben des altbekannten Namens Matheus Müller geschrieben. Wir suchen nun als Ersatz für unseren bisherigen Vierzeiler einen zweizeiligen schlagkräftigen Werbevers, der dieses Symbol für festliche Stunden in knapper, anschaulicher Form herausstellt. Für die besten Einsendungen sind 300 Preise ausgesetzt.

1. Preis:

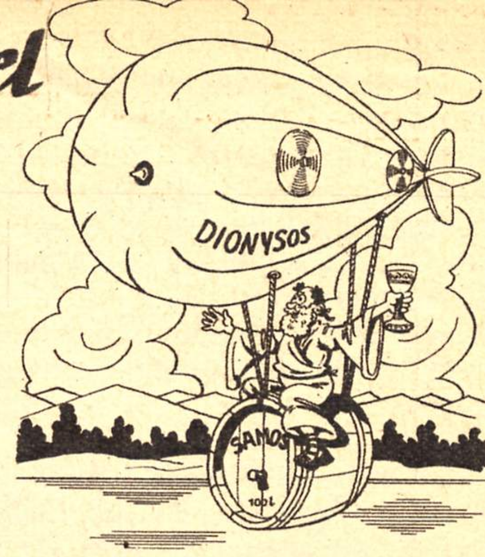
Auf Lebenszeit jährlich 50/1 Fl. MM EXTRA

2. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 30/1 Fl. MM Extra
3. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 15/1 Fl. MM Extra
4. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 15/1 Fl. MM Extra
(Die ersten 4 Preise sind nicht übertragbar)
5.– 15. Preis: . . . . Einmalig 15/1 Fl. MM Extra
16.– 50. Preis: . . . . Einmalig 6/1 Fl. MM Extra
51.–100. Preis: . . . . Einmalig 2/1 Fl. MM Extra
101.–300. Preis: . . . . Einmalig 1/1 Fl. MM Extra

Die Einsendung erfolgt auf einfacher Postkarte, die neben deutlicher Absenderangabe die Anschrift „Preisausschreiben Matheus Müller Eltville a. Rh." trägt. Die Rückseite der Postkarte darf nur für einen zweizeiligen Werbevers verwendet werden. Andere Einsendungen sind ungültig. Einsendeschluß ist der 15. 10. 1941. Einsendungen mit Poststempel dieses Tages sind noch gültig. Die prämiierten Verse gehen mit allen Rechten in das Eigentum von Matheus Müller über. Eine Rücksendung eingesandter Verse findet nicht statt; Anfragen werden nicht beantwortet. Teilnahmeberechtigt ist jede voll geschäftsfähige Einzelperson deutscher Staatsangehörigkeit. Preisrichter sind außer einem namhaften Schriftsteller Herr Rechtsanwalt und Notar Dr. W. Kinkel, Wiesbaden, sowie 3 Mitglieder der Geschäftsleitung von Matheus Müller. Die Entscheidungen des Preisgerichts erfolgen unter Ausschluß des Rechtsweges möglichst vor Weihnachten 1941 unter öffentlicher Bekanntgabe der ersten 15 Preisträger.

SEKTKELLEREI Matheus Müller ELTVILLE
K.G.a.A.

Die kleine Adler-Fibel



Ciesielski

Dichterstreit über das Fliegen

Es ist nicht immer so gewesen, daß das Fliegen in allen Kreisen Begeisterung ausgelöst hat. Lange bevor es überhaupt erfunden war, wurde es schon von den verschiedensten Gegnern bekämpft. Unter denen, die sich dagegen wandten, war der schwäbische Romantiker Justinus Kerner. Er fürchtete, daß „das Fliegen, der unselige Traum" zur Wahrheit werden könnte, und dichtete im Jahre 1845 wider seine „dampfestolle" Mitwelt:

‚Dann flieht der Vogel aus den Lüften,
Wie aus dem Rhein der Salmen schon,
Und wo einst singend Lerchen schifften,
Schifft grämlich stumm Britannias Sohn.

Schau' ich zum Himmel, zu gewahren,
Warum 's so plötzlich dunkel sei,
Erblick' ich einen Zug von Waren,
Der an der Sonne schifft vorbei.

Fühl' Regen ich beim Sonnenscheine,
Such' nach dem Regenbogen keck,
Ist es nicht Wasser, wie ich meine,
Wurd' in der Luft ein Ölfaß leck . . ."

Die kommende Entwicklung ahnend, antwortete Gottfried Keller seinem fortschrittsfeindlichen Kollegen sogleich mit den folgenden berühmt gewordenen Versen:

‚,Was deine alten Pergamente
Von tollem Zauber kund dir tun,
Das seh' ich durch die Elemente
In Geistes Dienst verwirklicht nun.

Ich seh' sie keuchend glühn und sprühen,
Stahlschimmernd bauen Land und Stadt,
Indes das Menschenkind zu blühen
Und singen wieder Muße hat.

Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
Durchs Morgenrot käm' hergefahren —
Wer möchte da nicht Fährmann sein?

Dann bög' ich mich, ein sel'ger Zecher,
Wohl über Bord, von Kränzen schwer,
Und gösse langsam meinen Becher
Hinab in das verlassne Meer."

H. M.

Abgeblitzt

Während des Weltkrieges saß Graf Zeppelin einmal im Carlton-Hotel in Frankfurt am Main. Ein aufdringlicher Besucher richtete an ihn die Frage: „Ist es nicht ein niederdrückendes Gefühl für Sie, Exzellenz, daß Ihre ruhmreiche Erfindung, ursprünglich zu friedlichem Verkehr gedacht, jetzt den Zwecken der Vernichtung dient?" Der Graf antwortete lächelnd: „Sie sind ein guter Mensch. Wie glücklich müssen Sie darüber sein, daß Sie das Pulver nicht erfunden haben."

Entscheidung im Atlantik

Fortsetzung von Seite 465

damals mit vollem Recht als mindestens so wertvoll wie das 1803 gegen 60 Millionen Goldfranken von Frankreich erworbene Louisana — in London unterzeichneten „Pachtvertrag" lautet bezeichnenderweise der Artikel II: „Für den Fall, daß USA sich im Krieg befindet oder in einem anderen Zustand der Gefahr, erklärt sich das Vereinigte Königreich einverstanden, daß USA in den betreffenden Hoheitsgebieten (territories) und den umgebenden Gewässern oder Lufträumen alle die Rechte, Gewalten und die Autorität ausüben kann, die sich als notwendig ergeben mögen für irgendwelche militärischen Operationen."

Ist dieser Artikel II für die verzweifelte Lage Englands nicht sehr aufschlußreich? Er dokumentiert mit anderen Worten die völlige Kapitulation Churchills vor Roosevelt. Kein Wunder, daß dieser im April bereits Appetit auf Grönland verspürte, indem er mit dem dänischen Gesandten in Washington gegen Kopenhagen konspirierte und diesen Renegaten veranlaßte, ein „Übereinkommen zur Einrichtung einer USA-Luftflottenbasis" auf dieser dänischen Insel zu unterzeichnen. Die „westliche Hemisphäre" Roosevelts wurde damit bereits so aufgebläht, daß sie sich schon bedenklich der europäischen Kriegszone näherte. Diese wurde dann von den USA vollends erreicht mit dem im Juli erfolgten Sprung nach Island, das völkerrechtswidrig wie immer seit dem 10. Mai 1940 bereits von den Engländern zum Stützpunkt erkoren worden war. Mit dem jüdischen Dreh, daß die USA-Marinetruppen an Stelle der britischen Besatzung den unerbetenen „Schutz" Islands gegen erdichtete Annexionsgelüste Deutschlands übernehmen wollten, wurden die unfreien Isländer vom Regen in die Traufe geschickt. Nun sitzen nämlich Briten und Amerikaner auf diesem nach England größten atlantischen Brückenpfeiler zwischen Europa — Grönland — Nordamerika. In der luftstrategischen Rechnung sieht das so aus: Von Island nach Norwegen sind es 1000 km (entspricht der Luftlinie Köln nach Königsberg), nach Nordschottland 930 km, zur Ostküste Grönlands nur 300 km (Luftlinie Hamburg—Stettin). Von der isländischen Hauptstadt Reykjavik nach Berlin über die Faröer-Inseln sind es im Luftwege 2000 km, nach London via Faröer 1800 km, nach New York über Ivigtut (Grönland) und Halifax (Ostküste Kanadas) 3500 km. Diese nüchternen Ziffern erklären bereits, welches Ziel Roosevelt, der

Schluß auf Seite 478

Haus Neuerburg Stil

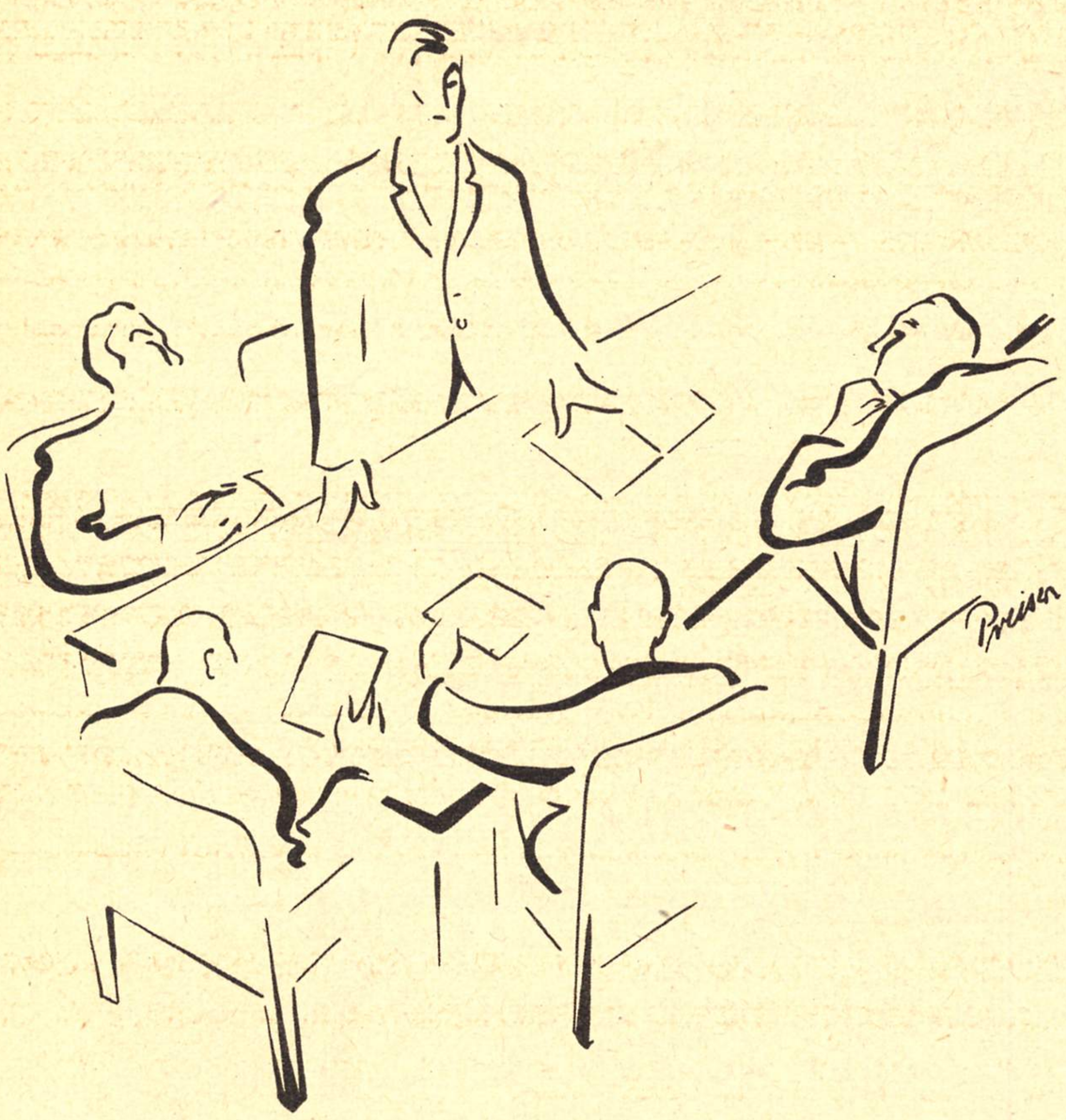
Im Rheinland gab es schon frühzeitig ein blühendes Tabakgewerbe und eine große Tabak-Tradition. Das zeigen die schönen alten Tabak-und Zigarren-Packungen aus dem 18ten und 19ten Jahrhundert, die auch noch heute eine Freude für alle Liebhaber volkstümlich-graphischer Kunst sind. An diese Tradition anzuknüpfen war für die Gründer von HAUS NEUERBURG, die selbst einer alten Tabak-Familie entstammen, selbstverständlich. Sie folgten damit zwar nicht der damaligen Mode, die für die Zigarette den sogenannten mondänen Stil geschaffen hatte, aber trotzdem hat sich der HAUS NEUERBURG-STIL gegen alle Vorurteile durchgesetzt, weil er sich auf eine gute Fachleistung stützen konnte.

GÜLDENRING 4 PFG.
MIT MUNDSTÜCK

OVERSTOLZ 4½ PFG.
OHNE MUNDSTÜCK

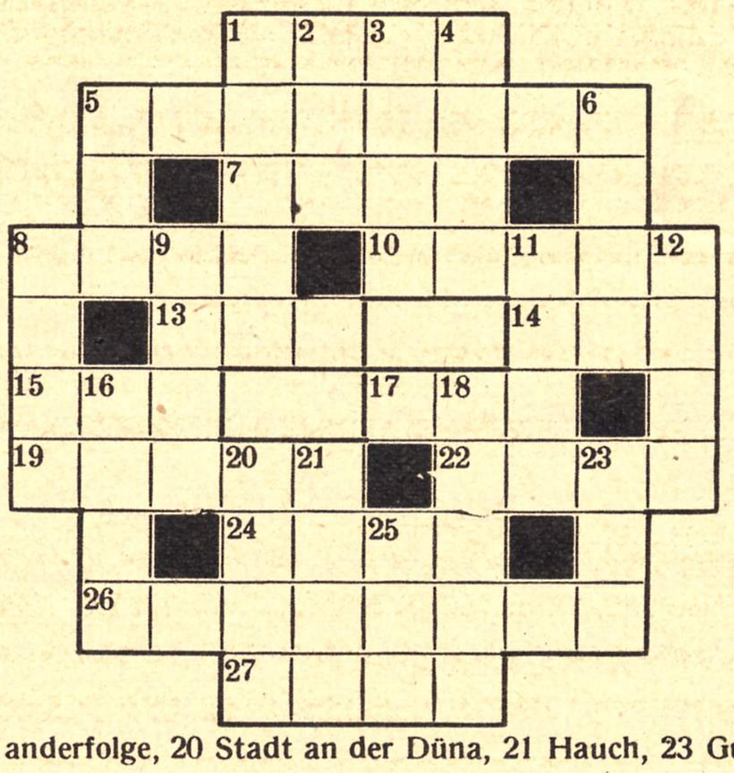
Beide Marken wieder in der fugendichten Frischhaltepackung!

HADANK



Denken und Raten

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Schornstein, 5 Stadt in Nordafrika, 7 Sturz, 8 Wasserpflanze, 10 akademischer Rang, 13 Ansiedlung, 14 Bewohner Westeuropas, 15 geistlicher Würdenträger, 17 germanische Gottheit, 19 Fluß auf der Pyrenäenhalbinsel, 22 Mittelmeerinsel, 24 Stadt an der Nahe, 26 Gebiet in Nordafrika, 27 Nahrungsspenderin;

b) von oben nach unten: 1 Fleiß, 2 Kurort in Belgien, 3 Lohn, 4 altes Längenmaß, 5 Landschaftsform, 6 Singvogel, 8 Stadt in Westrumänien, 9 Angehöriger eines germanischen Volkes, 11 Teil des Schiffes, 12 Zufluß zur Ostsee, 16 wertvoller Ersatzstoff, 18 Aufeinanderfolge, 20 Stadt an der Düna, 21 Hauch, 23 Gutschein, 25 Körperteil. 52963

Kopfwechselrätsel

Farbe — Lie — Aula — Möwe — Fuge — Rabe — Sattel — Kran — Hebel — Ural

Bei jedem der vorstehenden Wörter ist der erste Buchstabe durch einen anderen zu ersetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein nicht planmäßiges Aufsetzen des Flugzeugs. 53534

Verwandlungsrätsel

Harfe — Düne — Lama — Rampe — Hagen — Hunne — Leder — Miene — Matht
Maas — Ase — Reim — Hagel — Bonn

Vorstehende Wörter sind durch Änderung je eines Buchstabens in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Die neuen Buchstaben nennen, aneinandergereiht, eine Flugzeugart. 53673

Auflösungen aus Heft 17

Kreuzworträtsel: a) 1 Lohe, 4 Fell, 8 Ade, 9 Heu, 10 Text, 12 Eris, 13 Erbse, 15 Aas, 17 Fuder, 20 Leim, 22 Nero, 24 Ahn, 25 Gut, 26 Sekt, 27 Safe; — b) 1 Latz, 2 Ode, 3 Hexe, 5 Ehre, 6 Lei, 7 Lust, 11 Traum, 12 Essen, 14 Bad, 16 Glas, 17 Fink, 18 Rega, 19 Bote, 21 Ehe, 23 Ruf.

Silbenband: 1—2 Rokoko, 3—4 Alkohol, 5—6 Treppenhaus, 7—8 Lippenstift, 9—10 Sahara, 11—12 Inhaber, 13—14 Legende, 15—16 Gegenwart. — Kopenhagen.

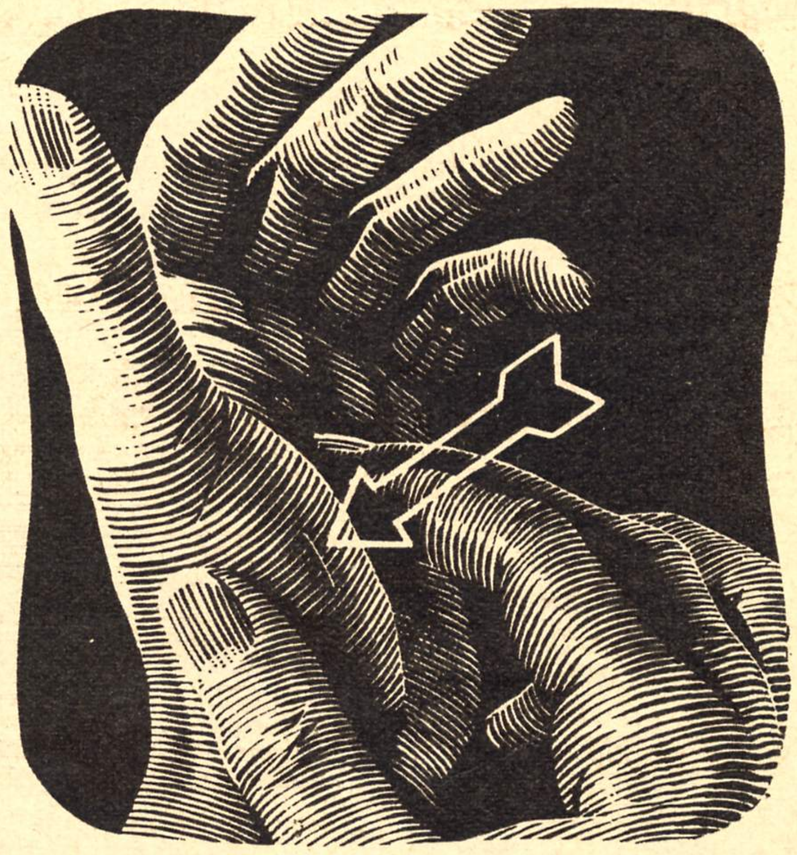
Selbstvertrauen

im Leben und im Beruf kann nur genießen, wer gepflegte, weiße Zähne hat. Schlechte, gelbliche Zähne beeinträchtigen immer die Sicherheit im Auftreten. Regelmäßige Zahnpflege – morgens und abends – mit Blendax, der vorzüglichen und preiswerten Zahnpasta ist ein bewährtes Mittel, um die Zähne gesund und weiß zu erhalten.

Blendax

Wirksam gegen Ansatz von Zahnstein

ROSE



1057

Eine winzige Wunde nur,

aber sie kann leicht zu einer ernsten Entzündung führen. Um dies zu verhüten, verschließt man kleine Verletzungen sofort mit dem blutstillenden und keimtötenden Schnellverband „Hansaplast elastisch". Er vereinigt Mullkissen und Pflaster in einem Stück, ist daher leicht und schnell anzulegen und jederzeit gebrauchsfertig. Sie erhalten diesen praktischen Schnellverband in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften. Achten Sie auf den Namen „**Hansa**plast", denn „Hansaplast elastisch" ist **quer**-elastisch, und **darauf** kommt es an!

Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D. R. P.

n6

Ja, immer danach fragen!

KODAK

Sie bekommen ihn noch, den vielbegehrten panchromatischen Universalfilm der Kodak! Wenn heute auch ein wenig eingeteilt werden muß - eines Tages wird er wieder überall in jeder gewünschten Menge zu haben sein,

PANATOMIC
dieser beliebte Kodak-Film

Was bedeutet das »Bayer« Kreuz?

Das »*Bayer*«-Kreuz ist das Garantiezeichen für bewährte Arzneimittel, die sich die ganze Welt erobert haben. »*Bayer*«-Arzneimittel werden von den Ärzten in aller Welt verordnet und von Millionen mit vertrauensvoller Zuversicht gebraucht.

BAYER

Das Ur-Haus für Mampe's bittere Tropfen „Marke Ur-Mampe"

Mampe-Stargard GEGR. 1835

An jedes Waschbecken gehört eine Flasche ATA. ATA ist beim Reinigen stark beschmutzter Hände (allein oder in Verbindung mit etwas Seife) ein ausgezeichnetes Mittel zum Seifesparen!

A 251c/41

DEXTRO ENERGEN

Die *natürlichen* Energiespender für Körper, Nerven und Geist

DEUTSCHE MAIZENA WERKE A.-G. · HAMBURG · DMW

Entscheidung im Atlantik

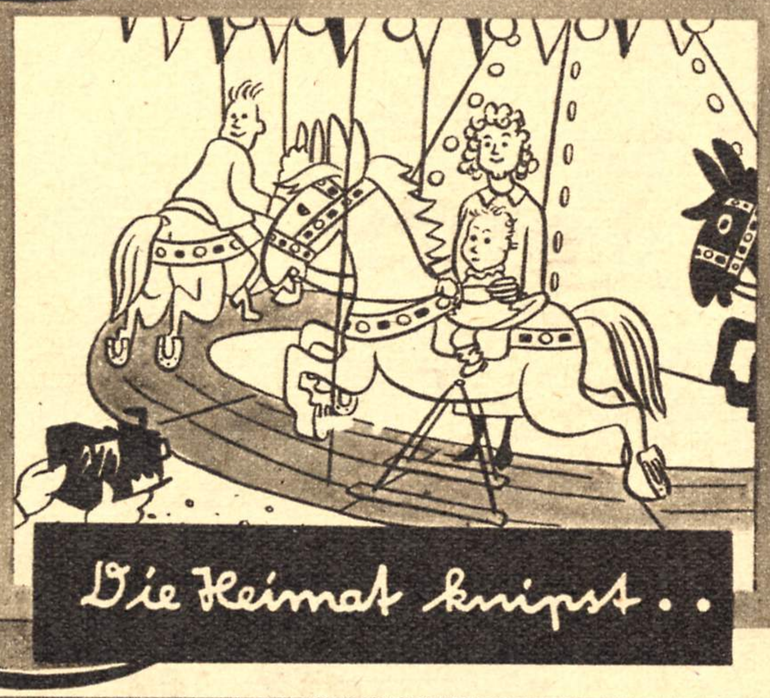
Fortsetzung von Seite 474

— ähnlich wie Chamissos „Peter Schlemihl" nach seinem Schatten — krampfhaft hinter dem Krieg herläuft, mit diesem gefährlichen „Raid" nach Island verfolgte. Sein im Zusammenhang damit bekanntgewordener „Schießbefehl" an die USA-Flotte unterstreicht geradezu den Wunsch dieses freimaurerischen Bannerträgers des Weltjudentums nach aktiver Einschaltung der USA in die „Schlacht im Atlantik", worauf auch die weitergehenden Washingtoner Gelüste nach einer Annexion der portugiesischen Azoren und Kapverdischen Inseln sowie der Kanarischen Inseln Spaniens und des französischen Hafens in Westafrika, Dakar, deutlich hinweisen. Auch in Schottland und Nordirland sind bereits seit einiger Zeit amerikanische „Techniker" (Angehörige der USA-Wehrmacht) in der Beratung und im Ausbau von Stützpunkten tätig. Und das alles geschieht vor den kriegsunlustigen Massen des USA-Volkes unter dem Deckmantel der Englandhilfe bzw. dem „lend and lease act" (Leih- und Pachtgesetz)!

Nun: England wird das alles nicht retten; denn die Winkelzüge Roosevelts sind, wie der Führer schon vor Monaten erklärte, von den Dreiermächten in den Kriegsplan einkalkuliert worden. So dürfte Washington durch das Beispiel Indochinas wohl eindrucksvoll daran erinnert worden sein, daß die pazifische Großmacht Japan den USA sozusagen im Genick sitzt. In dem Maße übrigens, wie sich die Stützpunkte Roosevelts vermehren und ausdehnen, entstehen wachsende Nachschubnotwendigkeiten für die USA-Streitkräfte und für den erforderlichen militärischen Ausbau ihrer neuen Basen. Um so geringer werden dadurch aber auch die Möglichkeiten für die materielle Unterstützung Englands, das seinerseits jedoch in dem Maße progressive Anforderungen an die USA stellen muß, wie die sich noch ungeheuer steigernden Schläge der kampferprobten deutschen und verbündeten Waffen, in geballter Konzentration auf das letzte Ziel, die Widerstandskraft Englands und seiner entscheidenden Empire-Positionen (z. B. Suezkanal) systematisch zerschmettern werden.

ADOX FILM

Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



MINIMAX Feuerschutz

Der sportlich gekleidete Herr trägt mit Vorliebe Rieker-Sport-Halbschuhe, weil sie nicht nur schön, sondern, was besonders wichtig ist, vor allem gut sind. Die fachmännische und sorgfältige Verarbeitung sieht man ihnen zwar auf den ersten Blick an, doch „erst im Tragen zeigt sich ihr Wert"

Rieker SCHUHE
Im Tragen zeigt sich erst der Wert

Sind Gichtiker Wetterpropheten?

Es ist eine alte Erfahrung, daß Gichtiker und Rheumatiker bei Witterungswechsel verstärkte Schmerzen bekommen. Vielfach tritt diese Verschlimmerung schon auf, ehe die Wetterveränderung eintritt. Neue Forschungen haben gezeigt, daß hauptsächlich die Änderung einer Wetterlage auf die Kranken wirkt, nicht das Wetter als solches. Dies beruht auf dem sogenannten Vorbeiziehen der Wetterfronten. Ob dabei der Luftdruck, der Feuchtigkeitsgehalt der Luft, die Luftbewegung oder andere Faktoren ausschlagebend sind, wissen wir noch nicht.

Wohl aber kann sich jeder Gichtiker und Rheumatiker diesen witterungsbedingten Verschlimmerungen entziehen, wenn er rechtzeitig Togal nimmt. Togal ist das seit 25 Jahren erprobte und bewährte Mittel gegen Rheuma, Gicht, Hexenschuß, Gliederreißen, Ischias, Neuralgien, Grippe und Erkältungskrankheiten. Togal wirkt schmerzstillend, bessert die Beweglichkeit, fördert die Heilung und hilft so Arbeitsfähigkeit und Wohlbefinden bald wieder herzustellen. Keine unangenehmen Nebenerscheinungen! Togal verdient auch Ihr Vertrauen! Es gibt keinen Togal-Ersatz! Sie bekommen Togal zum Preise von Mk. 0.89 und Mk. 2.19 in jeder Apotheke.

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbigillustrierte Buch „Der Kampf gegen Rheuma, Nervenschmerzen und Erkältungskrankheiten" vom Togalwerk München 8—O/15.

Von Kampf und Sieg unserer ruhmreichen Luftwaffe berichten die Bände der

Adler-Bücherei

Ausschneiden und im Umschlag als Drucksache (Porto 3 Rpf) einsenden!

Gutschein!

An das Rustinsche Lehrinstitut für Fernunterricht, Potsdam, Tor 987

Erbitte **unverbindlich Ansichtssendung** von dem unterstrichenen Selbstunterrichts-Lehrgang:

Höhere Schulbildung
Selbstunterrichts-Lehrwerke zur Vorbereitung auf Abitur
Oberschule a) sprachl. Zweig b) naturw.-mathem. Zweig
Oberschule für Mädchen
Gymnasium

Mittelschulbildung
Selbstunterrichts-Lehrwerk zur Vorbereitung auf Abschlußprüfung an einer Mittelschule

Kaufmännische Bildung
Lehrwerke zur Aneignung des Lehrstoffes an
Wirtschaftsoberschule
Höhere Handelsschule
Zweijährige Handelsschule
Kaufmann
Handlungsgehilfe
Handlungsgehilfen-Prüfung

Fremdsprachen
Englisch Italienisch
Französisch Spanisch
Latein Griechisch

Werke für Wehrmachtangehörige
Abschlußprüfung I
Abschlußprüfung II

Ausbildung für Beamte
für den einfachen, mittleren und gehobenen Dienst

Musiktheorie
Konservatorium
Lehre des Gesanges

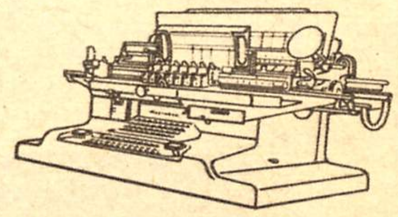
Technik
Maschinentechniker
Maschineningenieur
Werkmeister
Betriebsingenieur

Technik
Betriebskaufmann im Maschinenbau u. a.
Technischer Kaufmann
Techniker für das Kraftfahrwesen
Elektrotechniker
Funkingenieur
Techniker im Flugzeugbau
Ingenieur im Flugzeugbau
Werkmeister der feinmechanischen Technik
Techniker der Feinmechanik
Maurerpolier
Installationstechniker
Hochbautechniker
Tiefbautechniker
Vermessungstechniker u. a.

Handwerker-Lehrgänge
zum Selbstunterricht und zur Vorbereitung a. d. Meisterprüfung (Beruf angeben)

Probe-Nr. d. **„Rustin-Nachrichten"**, Fachzeitschr. f. Fernunterricht (m. Erfolgsbericht.), gratis!

Name: ..... Beruf u. Alter: .....



Ein Instrument der Geschäftsführung

Der Mercedes Automat bucht und verrechnet alles Zahlenmaterial schnell, klar und fehlerfrei. Er schreibt jeden Text, addiert, subtrahiert und bringt die Summen und Salden zu Papier mit automatischen Kontrollen.

MERCEDES Büromaschinen

MERCEDES BÜROMASCHINEN-WERKE AG, ZELLA-MEHLIS/TH.

Drei gute Gründe:

aromatisch

leicht

frisch

4 ₰

MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

Werde ich alt?

Auch das Arbeiten fällt mir schwerer!

Nun aber

Sanatogen

Es kräftigt Körper und Nerven und verbessert die gesamte Ernährungsgrundlage.

Stets in bester Qualität in jeder Apotheke oder Drogerie.

Die **JACOBI** *Weinbrennerei A.-G. in Stuttgart teilt mit, daß sie ab 24. 7. 1941 ihren Namen ändert:*

WEINBRENNEREI

G·F· DEYLE A·G·

STUTTGART

Unsere Weinbrand-Marken:

DEYLE
» A L T B R A N D «

DEYLE
» E C H T «

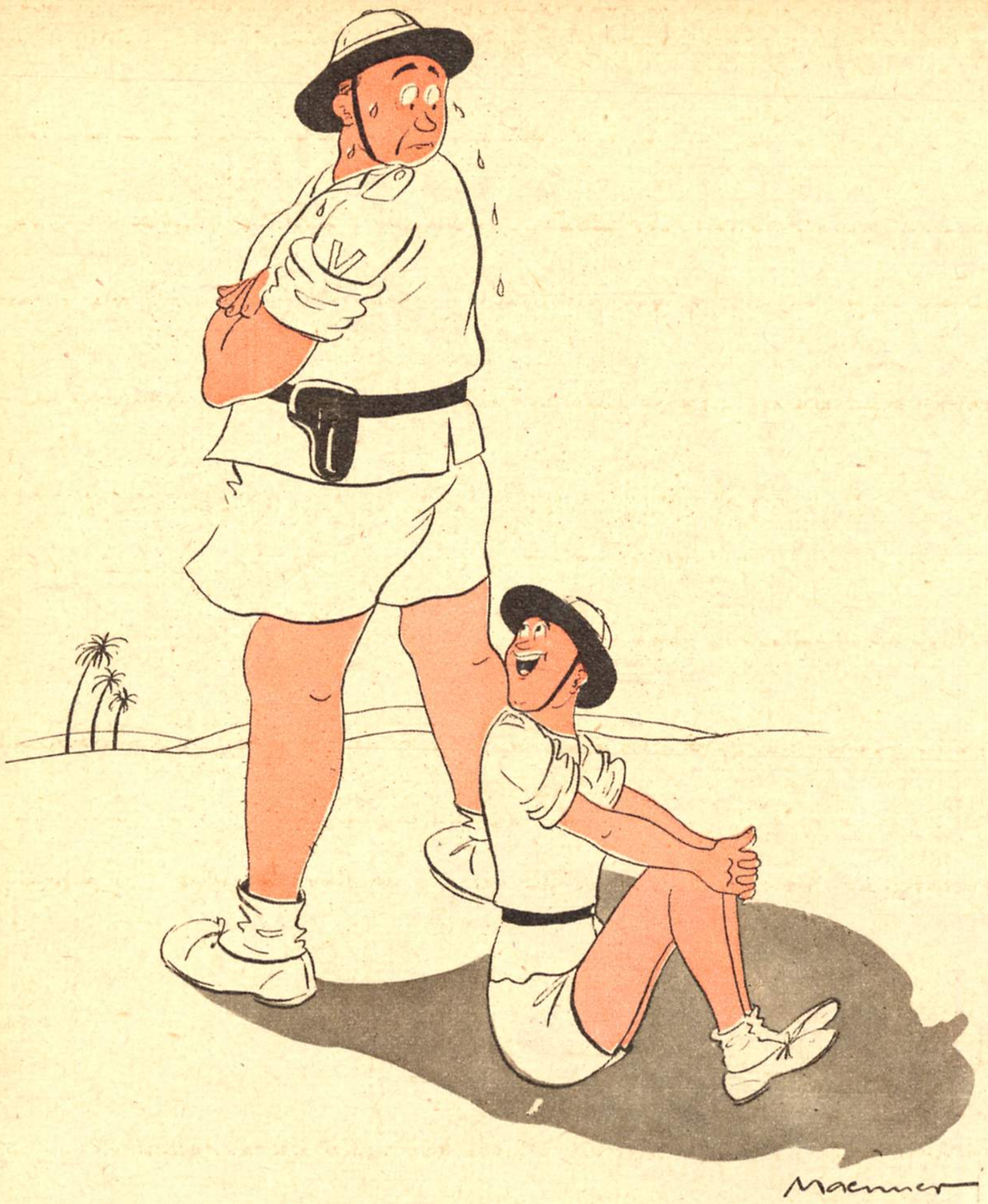
DEYLE
» 1 8 8 0 «

DEYLE
» P R I V A T «

WEINBRENNEREI

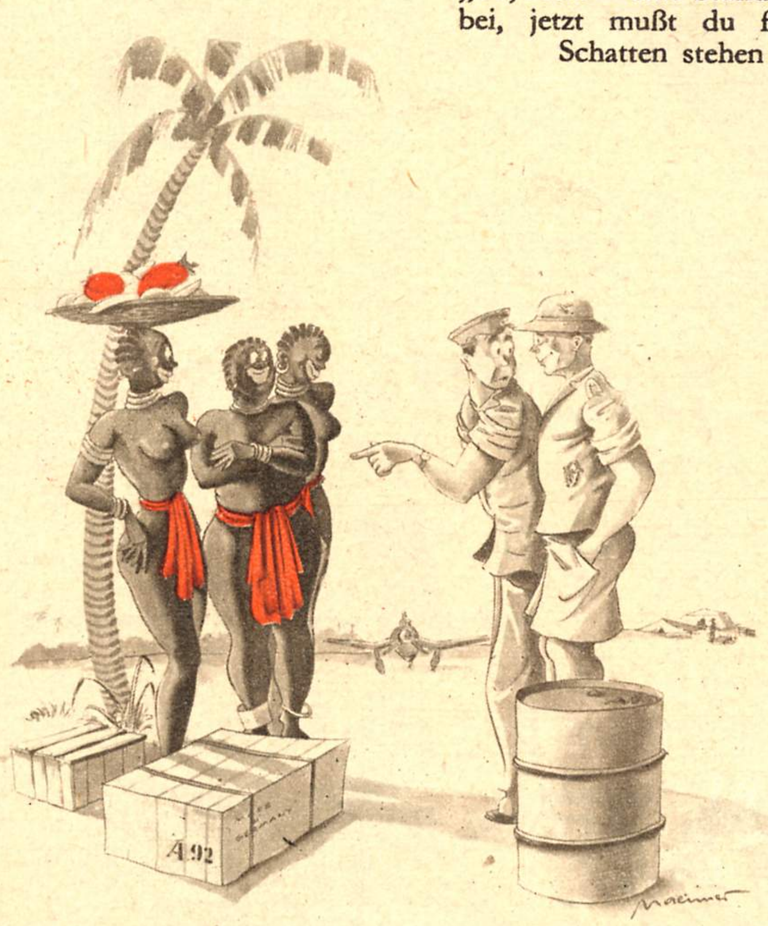
G·F·DEYLE A·G·STUTTGART

Afrikanisches allzu Afrikanisches



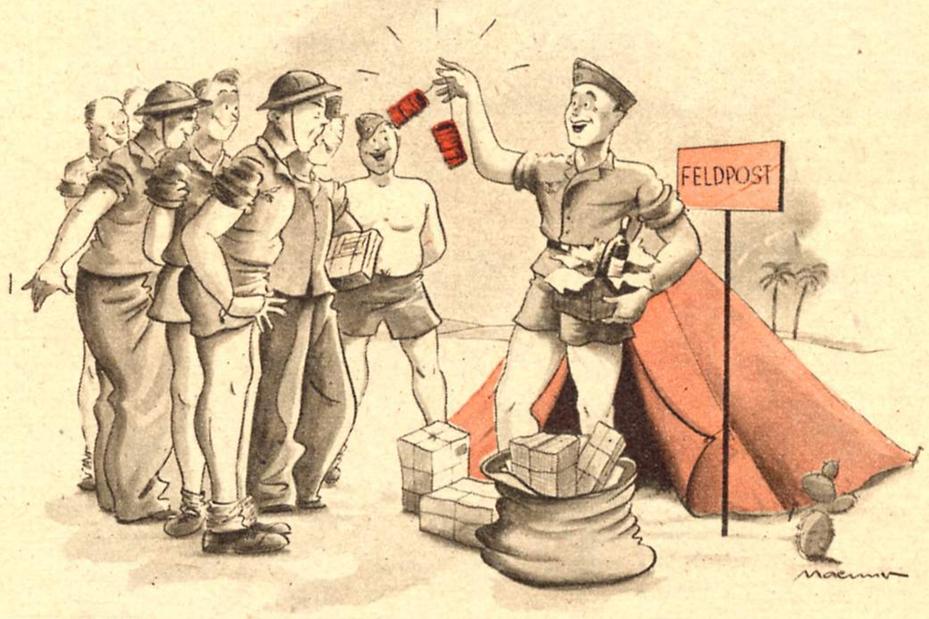
„So, Fritz — eine Stunde ist vorbei, jetzt mußt du für mich Schatten stehen!“

„Bei meinem letzten Urlaub hab' ich meinen Jungen mitgebracht — hier kann er wenigstens mal richtig buddeln!“



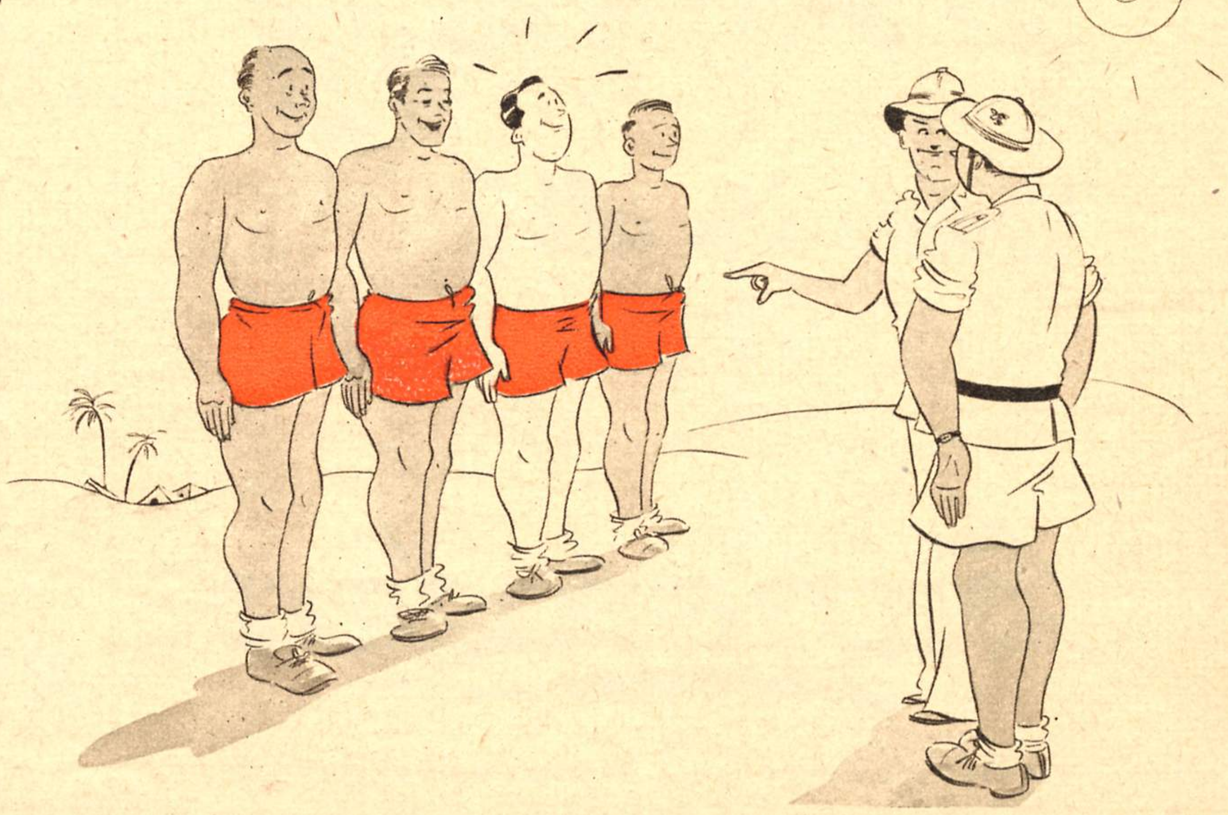
„Wenn ich diese Frauen ansehe, wird mir ganz schwarz vor Augen!“

Zeichnungen
Helmuth Maenner



„. . . und hier von einer unbekannten Spenderin ein Paar Pulswärmer und eine Pulle Steinhäger!“

„Seitdem er eine Zeitlang beim Afrikakorps war, trägt er alles nur noch so!“



„Nein, der hat nicht die Bleichsucht — er ist gestern erst hier angekommen!“

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 10. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu